



AVENIDA DA LIBERDADE

Análise e recomendações para a valorização dos espaços públicos de Lisboa

Marta Lopes Escabelado de Correia Pais

Dissertação para obtenção do Grau de Mestre em
Arquitectura Paisagista

Orientador: Doutora Ana Luísa Brito dos Santos de Sousa Soares Ló de Almeida

Co-Orientador: Licenciada Eva Silveirinha Oliveira

Júri:

Presidente: Doutora Maria Cristina da Fonseca Ataíde Castel-Branco, Professora Associada do Instituto Superior de Agronomia da Universidade Técnica de Lisboa.

Vogais: - Doutora Ana Luísa Brito dos Santos de Sousa Soares Ló de Almeida, Professora Auxiliar do Instituto Superior de Agronomia da Universidade Técnica de Lisboa;

- Mestre Sónia Talhe Azambuja, Assistente Convidada do Instituto Superior de Agronomia da Universidade Técnica de Lisboa, na qualidade de especialista.

- Licenciada Eva Silveirinha Oliveira, na qualidade de especialista

Lisboa, 2011

AGRADECIMENTOS

Pela experiência e desafio que constituiu este trabalho, que contou com o apoio de muitos, para todos os meus sinceros agradecimentos:

À Professora Ana Luísa Soares e à Arquitecta Eva Silveirinha Oliveira pelas suas orientações, sugestões, apoio e uma fantástica viagem repleta de novas ideias;

À minha família pelo carinho de sempre. À mãe, ao pai, à mana e à tia pelas revisões, sugestões e incentivos; Aos avós por tudo!

Às minhas “maninhas” pelo incentivo e a incessante pergunta “Já entregaste?” Em especial à Bá, Nero, Dani, Mariana e Joana pelas revisões e sugestões.

Ao David pela sua paciência e apoio.

À Engenheira Margarida Laginha e ao Jamie Anderson pela informação fornecida.

Ao 21 e ao Bruno pelo apoio e sugestões.

A todos aqueles cujo nome não me ocorre neste momento, com um pedido de desculpas pelo lapso mas eles sabem quem são.

Muito obrigado!

RESUMO

Esta dissertação pretende contribuir para a avaliação da utilização dos espaços públicos de Lisboa, com o intuito de desenhar ou planear um espaço urbano que considere as necessidades dos seus utilizadores.

Como caso de estudo foi escolhida a Avenida da Liberdade, uma das mais emblemáticas de Lisboa. Através da revisão bibliográfica do contexto histórico e importância da Avenida e a posterior aplicação de vários métodos (métodos mistos: características e componentes físicas, observações e mapas de comportamento e a sua validação através de questionários) recolheram-se informações sobre a componente física do espaço, bem como, sobre os utilizadores, as actividades e percepção pelos mesmos.

Esta metodologia permite que os resultados obtidos se traduzam em recomendações cuja premissa é o aumento da qualidade deste espaço, tendo em conta as necessidades dos utilizadores.

Palavras-chave: Avenida da Liberdade, espaço público, actividades, utilizadores

ABSTRACT

This master thesis draws a contribution to evaluate the use of Lisbon's public spaces, with the aim to draw or plan an urban space, which has in consideration the needs of its users.

Avenida da Liberdade, one of the most emblematic of the city, was chosen as a case study. Through different methods (multi-methods: historical context, physical characteristics and components, observations and behavior maps and its validation through surveys) information about physical component of a place, as well as, its users, activities and the perception of themselves, was gathered.

This methodology allows the achieved outcomes to become recommendations which premise is the growth of this space's quality, regarding the user's needs.

Keywords: Avenida da Liberdade, public places, activities, users

EXTENDED ABSTRACT

There has been given more focus than ever, on the human dimension in city planning and the need for quality in the public realm of our cities. Cities all over the world are rediscovering their public spaces and a general awareness has been awakened regarding the need for dignified, high-quality city environments for people (Gehl, 2004), and Lisbon is not an exception.

This master thesis draws on the need to understand Lisbon's public life. Public life is the relationship between a place and its user's wish provides useful information to design and plan urban spaces that respect public life's needs.

To understand Lisbon's public life, one of its most emblematic avenues, Avenida da Liberdade, was selected as a case-study. A methodology was developed to gather information regarding who, what, where, when and how this avenue is used in order to create base-evidences for future application in redesigning it, as a high-quality public place.

Several methods have been developed to achieve the base-evidences that are needed to create such spaces. Most of these methods are multi-method approaches, based in concepts of ecological psychology and sociology. The Post Occupancy-Evaluation¹, developed by Wolfgang F. E. Preiser, Harvey Z. Rabinowitz and Edward T. White is one example of these methods as it is Behavior Mapping², developed in the 70's and Participant Observation³, although there are several others. All these methods try to find ways of understanding what people do, how they do it, where they do it and why they do it, in one specific environment.

These multi-method approaches provide a mean to create base-evidences regarding the relationship between people and places and more than ever, to plan and design places for people. It is always related to the nature of the place, cultural and social identity and standard behavior of the population. Due to this, and even though they share bases and goals, it is almost necessary a new, adapted and specific methodology for each place.

The methodology used in the study of Avenida da Liberdade as a public place, was adapted and developed based on Post occupancy-evaluation, behavior mapping and Jan Gehl studies in cities such as London⁴. It was specially developed for Lisbon's center public spaces and it aims to answer questions such as "How the space is designed and structured?", "Who does what, where and when?", "What conditions are offered to walk, seat and stay?", "How the pedestrian and automobile traffic are and what are the conflicts between the two?"

¹ Post occupancy-evaluation is a process to evaluate an environment in a systematic and accuracy way after being built. It's focus on the users and their needs and relate past designs with today uses.

² Behavior mapping is an observation method that allows measuring space uses. The data reveals behavior patterns and visualize physical activities and special behaviors.

³ Participant observation it's a qualitative method bases on ethnographic studies that help researchers having an inside perspective of the under study population.

⁴ See Jan Gehl, *Towards a fine city for people: public spaces and public life: Report to transport for London and Central London Partnership* (London: Gehl Architects, 2004)

To do so, this methodology comprehends an evaluation of the physical conditions, always regarding the pedestrians point of view, a review of the history, designs, redesigns, projects and historical and social context of the place, the gathering of data and design of behavior's maps, in order to get the who, what, when and where of the place, and as a complement data was gathered from surveys.

The outcome can range from simple base-evidence to future use and recommendations to improve quality in the use of public spaces.

ÍNDICE

AGRADECIMENTOS	i
RESUMO	ii
ABSTRACT	ii
EXTENDED ABSTRACT	iii
ÍNDICE	v
ÍNDICE DE ANEXOS	vii
LISTA DE ABREVIATURAS	viii
ÍNDICE DE FIGURAS	viii
INTRODUÇÃO	1
1. OS ESPAÇOS PÚBLICOS E O SEU PAPEL NO MEIO URBANO	3
1.1 BREVE HISTÓRIA E CONTEXTO DOS ESPAÇOS PÚBLICOS NAS CIDADES.....	4
1.2 ESPAÇOS PÚBLICOS: A SUA IMPORTÂNCIA EM LISBOA	6
2. OS ESPAÇOS PÚBLICOS E A RELAÇÃO COM OS SEUS UTILIZADORES	7
2.1 CONCEITOS FUNDAMENTAIS.....	7
2.1.1 QUALIDADE URBANA.....	7
2.1.2 DESIGN UNIVERSAL	8
2.2 ESTUDOS E MÉTODOS DE AVALIAÇÃO DA RELAÇÃO ENTRE ESPAÇOS PÚBLICOS.....	8
3. CASO DE ESTUDO: A AVENIDA DA LIBERDADE	12
3.1 CONTEXTO HISTÓRICO, SOCIOCULTURAL E ESPACIAL DA AVENIDA DA LIBERDADE.....	12
3.1.1 A ORIGEM DA AVENIDA DA LIBERDADE	13
3.1.2 O PASSEIO PÚBLICO	14
3.1.3 A CONSTRUÇÃO DA AVENIDA DA LIBERDADE	16
3.1.4 PLANOS E PROJECTOS DA AVENIDA DA LIBERDADE	17
3.1.5 CONTEXTO SÓCIO-CULTURAL	24
NO TEMPO DO PASSEIO PÚBLICO	25
NA AVENIDA DA LIBERDADE	27
4. METODOLOGIA	29
4.1 REVISÃO BIBLIOGRÁFICA.....	29
4.1.1 AVALIAÇÃO PÓS-OCUPAÇÃO.....	29
4.1.2 MAPEAR COMPORTAMENTOS	30
4.1.3 OBSERVAÇÃO PARTICIPANTE	33
4.2 METODOLOGIA PROPOSTA.....	34
4.2.1 ESTUDO PILOTO	37

4.2.2	PROCESSOS DE RECOLHA DE DADOS	37
4.2.3	AS ZONAS E OS PONTOS DE OBSERVAÇÃO	37
	Zona 1.....	38
	Zona 2.....	38
	Zona 3.....	38
	Zona 4.....	39
	Zona 5.....	39
	Nos pontos de 1 a 10	39
	Nos restantes pontos.....	39
	OS INTERVALOS.....	40
	OS QUESTIONÁRIOS	40
5.	ANÁLISE À AVENIDA DA LIBERDADE COMO UM ESPAÇO PÚBLICO	42
5.1	CARACTERÍSTICAS E COMPONENTES FÍSICAS	42
5.1.1	GERAL	42
	SUORTE FÍSICO E AMBIENTAL	42
	O CLIMA	42
	VOLUMETRIAS	43
	RUÍDO	43
	POLUIÇÃO	43
5.1.2	O AMBIENTE PEDONAL	43
	A VEGETAÇÃO.....	44
	OS PAVIMENTOS.....	45
	O EQUIPAMENTO URBANO.....	45
	MONUMENTOS	46
	AS FACHADAS AO NÍVEL DO RÉS-DO-CHÃO	47
	O TRÁFEGO AUTOMÓVEL.....	47
6.	RESULTADOS DAS OBSERVAÇÕES E MAPAS DE COMPORTAMENTOS	48
6.1	ANDAR NA AVENIDA DA LIBERDADE.....	49
6.1.1	Andar na Avenida da Liberdade significa atravessar o espaço automóvel	49
6.1.2	Andar na Avenida da Liberdade significa andar sozinho, acompanhado ou em grupo	53
6.2	SENTAR NA AVENIDA DA LIBERDADE	54
6.2.1	Sentar na Avenida da Liberdade significa sentar sozinho, acompanhado, a ler ou nas esplanadas	55
6.3	ACTIVIDADES NA AVENIDA DA LIBERDADE	56
6.3.1	O que se faz na Avenida da Liberdade	56
6.3.2	Sociedade e cultura na Avenida da Liberdade	57
6.3.3	A Avenida à noite	57
6.4	O METROpolitano NA AVENIDA – TRANSPORTES PÚBLICOS.....	58

6.5	OS UTILIZADORES DA AVENIDA DA LIBERDADE.....	58
6.5.1	Quem a Atravessar a Avenida	59
6.5.2	Quem a fazer o quê.....	59
6.6	DISTRIBUIÇÃO DOS UTILIZADORES.....	60
7.	RESULTADOS DOS QUESTIONÁRIOS AOS UTENTES DO LOCAL E À POPULAÇÃO EM GERAL	62
7.1	QUESTIONÁRIOS REALIZADOS ONLINE	62
7.2	QUESTIONÁRIO REALIZADOS <i>IN LOCO</i>	63
7.3	GOSTO, NÃO GOSTO E GOSTARIA.....	64
8.	SÍNTESE DOS RESULTADOS OBTIDOS	66
8.1	Andar na Avenida	66
8.2	Sentar na Avenida	68
8.3	Actividades na Avenida	69
8.4	A Avenida à noite	69
8.5	Andar de bicicleta na Avenida.....	70
8.6	O papel da vegetação	70
9.	RECOMENDAÇÕES.....	71
9.1	Desenvolver uma política pedonal coerente	71
9.2	Estabelecer uma relação equilibrada entre o espaço pedonal e o espaço automóvel... ..	72
9.3	Implementar condições para andar de bicicleta.....	73
9.4	Convidar as pessoas a pararem, permanecerem, sentarem e aproveitarem o espaço . ..	73
9.5	Melhorar a paisagem da rua	75
9.6	Manutenção e importância dos espaços verdes.....	75
9.7	Um espaço público por excelência.....	76
	CONCLUSÃO.....	77
	REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	79
	ANEXOS.....	82

ÍNDICE DE ANEXOS

Anexo 1 - Localização das zonas e pontos de observação para recolha de dados e realização dos mapas de comportamento - Avenida da Liberdade	I
Anexo 2 - Exemplo dos quadros utilizados para recolha de dados no terreno - Relativos às actividades.....	II
Anexo 3 - Exemplo dos mapas utilizados para realização de mapas de comportamento no terreno	IV

Anexo 4 - Questionário realizado online	V
Anexo 5 - Questionário realizado in loco	IX
Anexo 6 - Volumetrias	XI
Anexo 7 - Mapas de Ruído.....	XII
Anexo 8 - Levantamento das árvores da Avenida da Liberdade	XVI
Anexo 9 - Levantamento dos bancos da Avenida da Liberdade	XVII
Anexo 10 - Funções do edificado ao nível do rés-do-chão.....	XVIII
Anexo 11 - Gráficos Andar na Avenida da Liberdade.....	XIX
Anexo 12 - Gráficos Sentar na Avenida da Liberdade.....	XX
Anexo 13 - Gráficos Actividades Estar e Permanecer na Avenida da Liberdade.....	XXI
Anexo 14 - Gráficos Entrar e Sair do Metro na Avenida da Liberdade.....	XXII
Anexo 15 - Gráficos “Quem a fazer o quê”	XXIII
Anexo 16 - Mapas de comportamento	XXIV
Anexo 17 - Gráficos Resultados dos Questionários Online	XXVIII
Anexo 18 - Gráficos Resultados dos Questionários in loco	XXIX
Anexo 19 - World Cloud - Representação gráfica das palavras que representam o que os inquiridos mais gostam, não gostam e gostariam que existisse na Avenida da Liberdade ...	XXXI
Anexo 20 – Representação esquemática das recomendações propostas para a Avenida da Liberdade.....	XXXII

LISTA DE ABREVIATURAS

Av. - Avenida	43
CML - Câmara Municipal de Lisboa	18
EQA - Estação de qualidade do ar.....	43
POE - Post-Occupancy Evaluation	29
PUALZE - Plano de Urbanização da Avenida da Liberdade e Zona Envolvente	16, 20, 21, 23

INDÍCE DE FIGURAS

Figura 1- Breve cronologia da Avenida da Liberdade (Fonte: Adaptado de PUALZE, 2009)	13
Figura 2 - Carta Topográfica de Lisboa de 1650 de João Nunes Tinoco (Fonte: PUALZE, 2009)	13
Figura 3 - Lisboa de Pombal - segunda metade do séc. XVIII - sobre planta anterior ao terramoto de 1755 (Fonte: PUALZE, 2009)	13

Figura 4 - Montagem dos planos de Filipe Folque de 1857 e 1859 (Fonte: Atlas da carta topográfica de Lisboa nº 35 e nº 36)	14
Figura 5- Desenho de Bonnard para o passeio público, 1848. Lisboa, Arquivo do Arco do Cego (Câmara Municipal de Lisboa)	15
Figura 6 - Planta de Lisboa de 1871 tendo sobrepostas a vermelho o Plano de Ressano Garcia (Fonte: PUALZE, 2009)	16
Figura 7 - Projecto da Avenida da Liberdade, 1879 (Fonte: O Occidente, 1881).....	17
Figura 8 - Engracimento da Avenida da Liberdade proposta pelo Engenheiro Miguel Correia Pais, escala: 15:000, 1885 (Fonte: Morais & Roseta, 2005)	18
Figura 9 - Plano para o Parque Mayer, de Carlos Ramos, 1970 (Fonte: PUALZE, 2009)	20
Figura 10 - Plano Morfológico da Avenida da Liberdade, de Pedro Vieira de Almeida, 1973 (Fonte: PUALZE, 2009)	21
Figura 11 - PUALZE, 1993 – Planta de Síntese (Fonte PUALZE 2009)	21
Figura 12 - Corredores verdes de Monsanto de Ribeiro Telles (Fonte: Morais & Roseta, 2005)	23
Figura 13 - Passeio Público de Lisboa, em data próxima de 1840 (Fonte: Litografia colorida de Barreto segundo desenho de Tomás José da Anunciação MC.GRA 1471, Museu da Cidade, Câmara Municipal de Lisboa).....	26
Figura 14 - Bilhete-postal da Avenida da Liberdade (Fonte: Autora).....	27
Figura 15 - Bilhete-postal da Avenida da Liberdade (Fonte: Autora).....	27
Figura 16 – Metodologia proposta: esquema representativo da relação entre métodos.....	36
Figura 17 - Metodologia proposta	36
Figura 18 - A vegetação na Avenida da Liberdade (Fonte: Autora)	44
Figura 19 - Representação esquemática: localização dos quiosques da Avenida da Liberdade (Fonte: Autora)	46
Figura 20 - Esquema representativo dos cruzamentos da Avenida da Liberdade	50
Figura 21 - Número de peões por hora no Cruzamento entre a Avenida da Liberdade e a Rua Alexandre Herculano	50
Figura 22 – Número de peões por minuto no cruzamento entre a Avenida da Liberdade e a Rua Alexandre Herculano	51
Figura 23 – Número de peões por hora no cruzamento entre a Avenida da Liberdade e a Rua Barata Salgueiro	51
Figura 24 - Fluxos pedonais por minuto no cruzamento entre a Avenida da Liberdade e a Rua Barata Salgueiro	51
Figura 25 - Fluxos pedonais por hora no cruzamento junto ao teatro Tivoli e o cinema S. Jorge na Avenida da Liberdade	52
Figura 26 - Fluxo pedonal por minuto no cruzamento junto ao teatro Tivoli e o cinema S. Jorge na Avenida da Liberdade	52
Figura 27 - Fluxos pedonais por hora no Cruzamento entre a Avenida da Liberdade e as Rua das Pretas e a Praça da Alegria.....	52

Figura 28 - Fluxo pedonal por minuto no cruzamento entre a Avenida da Liberdade e a Rua das Pretas e a Praça da Alegria	53
Figura 29 - Tipos de sentar existentes na Avenida da Liberdade (Fonte: Autora)	55
Figura 30 - Percentagem de adultos por sexo na Avenida da Liberdade por período do dia	59
Figura 31 - Percentagem de idosos e crianças por sexo na Avenida da Liberdade por período do dia.....	59
Figura 32 - Quem a atravessar a Avenida da Liberdade	59
Figura 33- Mapas de comportamento – mostram a distribuição dos utilizadores ao longo do dia. As variações de tons correspondem às horas do dia observadas em cada período e estão representadas por ordem crescente de intensidade do tom. (Anexo 16)	61
Figura 34 - Wordcloud - representação das palavras que traduzem o que os inquiridos mais gostam na Avenida da Liberdade (Anexo 19).....	64
Figura 35 - Wordcloud - representação das palavras que traduzem o que os inquiridos não gostam na Avenida da Liberdade (Anexo 19).....	64
Figura 36 - Wordcloud - representação das palavras que traduzem o que os inquiridos gostariam que existisse na Avenida da Liberdade (Anexo 19).....	65
Figura 37 - Atravessar a Avenida da Liberdade.....	67
Figura 38 - Andar na Avenida da Liberdade	68
Figura 39 - Sentar na Avenida da Liberdade	68
Figura 40 - Estar e permanecer na Avenida da Liberdade	69
Figura 41 - Andar de bicicleta na Avenida da Liberdade	70
Figura 42 - Talkscapes na Avenida da Liberdade.....	73
Figura 43 - Esplanadas e zonas de convívio na Avenida da Liberdade	74
Figura 44 - Equipamento infantil na Avenida da Liberdade	74
Figura 45 - Feiras na Avenida da Liberdade Fonte: Autora.....	75
Figura 46 - Concertos na Avenida da Liberdade Fonte: Autora	75
Figura 47 - Um espaço público equilibrado.....	76

INTRODUÇÃO

Como Jane Jacobs afirmava, as ruas e os seus passeios são os principais espaços públicos de uma cidade, são os seus órgãos vitais (Jacobs, 1961), e são a eles, aos espaços públicos, aos lugares-comuns, que todos recorremos para falar das nossas cidades. Talvez seja resultado do nosso passado cultural, em que o dia-a-dia era mesmo público e o “ir à rua”, não significava ir só comprar ou trocar bens de primeira necessidade, mas sim descobrir as últimas novidades, encontrar-se com outras pessoas e passear nos parques ou jardins.

Na actualidade, tudo ou quase tudo, desde actividades necessárias do dia-a-dia, sociais ou culturais estão à distância do premir de uma qualquer tecla. Antigamente era nas ruas, nas praças, nos largos, nos becos, nas travessas e afins que as pessoas viviam.

Entender o papel que o espaço público tem na vivência das cidades, entender para que servem hoje e perceber como estes espaços se devolvem e têm que ser devolvidos às pessoas, torna-se extremamente importante no âmbito da disciplina da arquitectura paisagista (no seu sentido amplo). Significa conhecer a relação simbiótica que existe entre a paisagem urbana e as pessoas, isto é, compreender a relação entre a paisagem urbana e a influência que as pessoas, os seus utilizadores, têm na sua construção e vice-versa, a influência que a própria paisagem tem no sentido e uso que lhe damos. Neste âmbito e porque uma total compreensão desta relação prende-se com a necessidade de, numa sociedade onde metade da população habita em áreas urbanas e como disciplina que manipula, constrói e reordena a paisagem, o papel das pessoas tem que ser levado em conta. Uma paisagem evolui e adapta-se conforme o seu carácter sociocultural, tal como uma cidade e os seus espaços públicos.

Como arquitectos paisagistas, planear, desenhar e construir um espaço público, permite-nos dotar as nossas cidades com paisagens urbanas de espaços exteriores para viver com qualidade e que proporcionem saúde e bem-estar das suas populações.

Com esta dissertação pretendeu-se perceber e compreender como é que se pode analisar um espaço público, através do ponto de vista dos seus utilizadores, e estudar os espaços públicos da cidade de Lisboa, de modo a compreender a relação entre o espaço em si, isto é, conhecer um espaço público pelo que este oferece aos peões e pelas actividades que nele se realizam.

Principalmente pretendeu-se, estudar o espaço público da cidade de Lisboa e a sua relação com os seus utilizadores, tendo como caso de estudo uma das suas ruas mais emblemáticas, a Avenida da Liberdade, mas também uma das mais problemáticas pois nela o carro e a poluição dominam, desempenhando o peão um papel de importância secundária.

Um dos objectivos deste trabalho foi desenvolver uma metodologia que avalie estes espaços públicos e a sua relação com os seus utilizadores para que se apresentem recomendações de

modo a aumentar a sua qualidade, tendo como caso de estudo a Avenida da Liberdade. Esta metodologia poderá no futuro ser aplicada a outros casos de estudo portugueses.

A história mostra-nos esta avenida e o seu passado – o Passeio Público de Lisboa – como parte integrante da vida lisboeta. No Passeio Público, o primeiro jardim público de Lisboa, várias histórias desenrolaram-se, desde o casamento de reis, passando pelas melhores festas e comemorações da cidade, intrigas e mitos extraordinários, a grandes revoluções políticas, sociais e culturais.

No presente, a sua vida – entenda-se sua vida pelas experiências e actividades que nela se realizam – é uma incógnita para a maioria dos lisboetas. Se no passado se ia para a Avenida, hoje, em resposta ao ir para a Avenida levanta-se a questão: “Para a avenida? Fazer o quê?”. E é também a esta questão que se pretende responder com este trabalho, de modo a perceber o seu papel como espaço público e que características a favorecem ou desfavorecem do ponto de vista do peão. Uma análise ao potencial que, como espaço público a Avenida da Liberdade poderá atingir leva a um levantamento de questões nesta tese: “do quem”, “do quê”, “do onde” e “do quando” da Avenida da Liberdade e é através da metodologia proposta que se pretende encontrar recomendações para devolver e valorizar a sua utilização pedonal.

1. OS ESPAÇOS PÚBLICOS E O SEU PAPEL NO MEIO URBANO

A definição de Espaço Público é complexa, circunstancial e subjectiva à própria definição. Quer pelas múltiplas interpretações que pode ter, quer pelo modo como a cultura, o meio social, a sociedade e vivência de cada um influenciam o que está a ser definido.

É insuficiente definir um espaço, um sítio, um lugar, pois estas três designações, amplamente utilizadas para descrever o mesmo e umas às outras, como uma área caracterizada por uma qualquer situação geográfica, com características físicas próprias. Um sítio é um espaço ou lugar cujas características são identificáveis individualmente. Um lugar é um sítio com um significado específico, um espaço definido pela época e percepção de cada um. Um espaço pode ser um sítio, um lugar ou simplesmente a localização de algo. (Alfaiate, 2000)

De um modo geral, o espaço público pode ser compreendido como o espaço aberto entre edifícios ao qual o acesso é permitido a todos. (Gehl, 2004)

Na realidade, o espaço público é muito mais complexo que o simples espaço entre edifícios. As palavras que o compõem, espaço e público, definem-no por si só como um espaço, uma área, uma superfície que pertence a todos, que é acessível a todos, e que portanto é público, um lugar criado, definido e utilizado para e pelas pessoas. Deste modo assume-se espaço público como estando definitivamente ligado à vivência das pessoas, ao público.

Os espaços públicos estão de certa forma, ligados ao conceito de cidade. Quando o Homem vivia e fazia parte da natureza, o espaço que o rodeava era parte de um todo no qual estava inserido. É com as cidades, com os aglomerados urbanos, com a definição de espaço privado, particular, do sentimento de posse e poder de modificar o que o rodeava, que o espaço público surge, como a área que não era de ninguém ou, por isso mesmo, de todos. (Lamas, 2007)

Assim, os espaços públicos e o seu papel nas cidades desenvolveram-se e evoluíram, na mesma medida em que as cidades, que os integram e definem, o fizeram.

As cidades, como organismos vivos encontram-se em constante modificação e os seus espaços públicos com elas também se transformaram e adaptaram.

As ruas, forma base de qualquer aglomerado urbano, são o espaço público por excelência. O seu papel de acesso, circulação e encontro, desde sempre os tornaram lugares de convívio. A rua é o lugar de encontros, das relações humanas interpessoais, desde a sua origem.

1.1 BREVE HISTÓRIA E CONTEXTO DOS ESPAÇOS PÚBLICOS NAS CIDADES

Assumindo a ligação entre espaço público e cidade, evitando entrar em pormenor nos elementos morfológicos que constituem a forma urbana, é importante salientar a sua estreita relação com a definição de espaço público e as funções que assume ao longo da história.

Nas cidades gregas e romanas, os espaços públicos estavam associados à formação do espaço urbano, pois este era pensado de acordo com as funções públicas que cada construção representava. Os espaços públicos abertos ou ao ar livre, associavam-se a estes edifícios com funções específicas, como o *ágora*, envolvido pelo mercado, o teatro, o *circus* romano, etc. Os espaços públicos assumiam todas as funções necessárias à vida quotidiana, o comércio, a cultura, a religião, as trocas e os serviços, eram o centro e a base do desenho urbano. As áreas residenciais organizavam-se em redor destes espaços (Lamas, 2007).

Na cidade medieval

“a rua é o elemento base do espaço urbano (...) e vai preencher quase todo o interior do perímetro urbano. São concebidas para se andar a pé ou com animais de carga. Servem a circulação e o acesso aos edifícios (...) com as suas fachadas (...) ocupadas por lojas. A rua é também a extensão do mercado e nela se negocia, compra e vende” (Lamas, 2007, p.152).

O mercado, como espaço público, “corresponde à principal razão da cidade como lugar de trocas e serviços (...) é o espaço aberto e público por excelência, e a função comercial prolonga-se pelas ruas” (Lamas, 2007, p.154).

É com o Renascimento que a praça ganha força e se define como espaço público, é um espaço de reunião, de manifestação política e religiosa, de prestígio e vida social. O papel da rua também se altera e toma a função de ligação entre outros elementos que constituem as cidades.

Até ao século XIX, o espaço público assumia três funções maioritárias nas cidades. A de espaço de reunião ou encontro, que surge como a única forma de troca de informações na sociedade, a de espaço de comércio, o mercado, onde ocorriam as trocas de bens e serviços, e o de conexão, o acesso a outro espaço. As actividades que as pessoas realizavam e como viviam a cidade eram claramente dominadas pelas actividades essenciais do dia-a-dia. (Gehl, 2007)

No século XIX, com a revolução industrial, as cidades passam por grandes alterações e tornam-se mais complexas. Surgem novos elementos que se traduzem por novos espaços públicos, são estes os jardins e parques, as alamedas e *boulevards*. Neste período os espaços públicos assumem uma nova função social que vai mais além da simples troca de informações,

as relações e eventos sociais evoluem, o lazer e o recreio surgem como uma função que a cidade tinha que oferecer e, esta tarefa coube aos seus espaços públicos. Os passeios públicos, avenidas e praças das cidades eram os locais de convívio, recreio e lazer dos seus habitantes.

Com a mudança de século, duas guerras mundiais e a experimentação urbanística que invadiu e revolveu as cidades europeias, gerada por uma necessidade urgente de criar alojamento em condições e o despotar de novas estruturas, como escolas, hospitais, grandes armazéns comerciais e centros de lazer e recreio, o espaço público perde importância.

Nas últimas décadas, sobretudo em cidades economicamente mais desenvolvidas, observa-se um fenómeno de transformação da vivência do dia-a-dia. Os espaços públicos, que eram utilizados para as necessidades básicas da sociedade tradicional e industrial, hoje são, entendidos, por uma sociedade consumista como espaços para desfrutar a cidade, tornando-se espaços de utilização opcional. Hoje é uma opção viver na cidade e a opção de hoje é desfrutá-la. (Gehl, 2007)

Este novo estilo de vida, nas cidades onde o carro manda, o seu desenho e a maioria dos espaços entre edifícios são para uso automóvel, é o fim da necessidade de ir à cidade para o princípio de a habitar. (Gehl, 2007)

A cidade do século XXI necessita de espaços públicos com qualidade, pois a sociedade de hoje assume uma nova expressão, de uma das mais importantes funções da cidade: a reunião – o encontro de pessoas. (Gehl, 2007)

Para Jan Gehl (Gehl, 2004), as cidades têm que permitir três grupos de actividades pedonais:

- 1) Actividades primárias, ou seja, as que têm sempre que ocorrer independentemente das qualidades físicas do meio ou condições climáticas, como ir à escola ou ir trabalhar, ir às compras, apanhar o autocarro, etc. Uma “boa cidade” providencia espaços com boas condições, onde estas possam ocorrer, mantê-las e reforçá-las ao longo do tempo.
- 2) Actividades opcionais ou de recreio urbano, que tendem a acontecer quando as condições climáticas e do espaço em si são apelativas. Estas só ocorrem quando a qualidade dos espaços é elevada. Uma “boa cidade” oferece múltiplos espaços para actividades opcionais e caracteriza-se por ter muitas pessoas, durante uma quantidade de tempo significativa, nos seus espaços públicos.
- 3) Actividades sociais que ocorrem quando as pessoas se deslocam juntas, para um mesmo espaço e existe uma participação activa e passiva com os espaços públicos.

De acordo com Gehl uma “boa cidade” oferece uma larga diversidade de espaços em que actividades opcionais e sociais possam ocorrer – Uma cidade das pessoas.⁵ Este defende que as opcionais e sociais são actividades chave para a qualidade de uma cidade e que a vida nas cidades é igual à soma do número de pessoas e do tempo que passam na cidade.

1.2 ESPAÇOS PÚBLICOS: A SUA IMPORTÂNCIA EM LISBOA

Lisboa é uma cidade cuja história é descrita através dos seus lugares comuns, da vida de rua dos alfacinhas entre as suas esquinas, becos, travessas e ruas estreitas ou nas suas grandes praças, avenidas, parques e jardins.

A cidade é conhecida pela sua vivência. O seu espaço público e a imagem comum a todos os lisboetas ou aqueles que assim se consideram mesmo não o sendo de origem.

Os espaços públicos da cidade de Lisboa nasceram dos lugares de troca comercial, das feiras que tinham assim,

“uma função de convívio e diversão. O largo das Amoreiras, a Praça da Alegria, o Campo Grande, o Campo Santana, Belém, Santos, a Praça da Figueira, o Rossio, os Restauradores, o Terreiro do Paço, o Largo da Estrela, etc. eram lugares de feira que evoluíram ora para praças ora para jardins públicos” (Bettencourt, 1984)

Juntamente com a frente ribeirinha, as hortas a norte do centro da cidade, hoje centro histórico, eram também lugares de encontro privilegiado

Após o terramoto que avassalou Lisboa em 1755, José Sebastião de Carvalho e Mello, futuro Marquês de Pombal, reconstrói a cidade. Esta ganha novos espaços públicos, espaços verdes, com origem no Passeio Público, que se transforma e amplifica para a Avenida da Liberdade (1886) e para o Parque Eduardo VII. (Bettencourt, 1984)

Os espaços públicos de Lisboa são muitos e diversificados, assim como as suas funções, sejam logradouros públicos, praças, pracetas e largos, ruas, avenidas, tapadas, pequenos jardins ou grandes parques públicos, como o Parque Florestal de Monsanto, o grande espaço verde de Lisboa, de Duarte Pacheco (1938), que “tem vindo a promover condições para um recreio activo e maior segurança para os utentes e [onde] é notória a [sua] utilização” (Soares, et al., 2007 p. 292).

Hoje, Lisboa é uma cidade redesenhada para o automóvel mas mantém uma vivência muito característica e peculiar. Lisboa precisa e vive através dos espaços públicos e os lisboetas não saberiam viver sem eles, embora estejam cada vez mais limitados a pequenas áreas específicas.

⁵ Do inglês: *A People City*

2. OS ESPAÇOS PÚBLICOS E A RELAÇÃO COM OS SEUS UTILIZADORES

2.1 CONCEITOS FUNDAMENTAIS

Neste campo de estudo, conceitos fundamentais como a qualidade urbana e design universal, têm um papel significativo, nomeadamente, por considerarem as pessoas como entidades principais, preocupando-se com o seu bem-estar e as suas necessidades. Por isso, e por incorporarem outros conceitos e factores também importantes, como a sustentabilidade e bem-estar, permitem uma melhor compreensão da relação entre espaços físicos e os seus utilizadores, as pessoas, e como tal serão aqui explorados.

2.1.1 QUALIDADE URBANA

A qualidade urbana, conceito chave importante para compreender como é que a relação entre a cidade, os seus espaços e as pessoas funciona, é um conceito subjectivo, influenciado pela cultura e sociedade em questão. No entanto falando de ambientes urbanos em cidades desenvolvidas encontram-se alguns pontos em comum, isto é, dependem quase sempre dos mesmos factores. (Gehl, 2004)

Estes factores são: a protecção, a segurança e o conforto; seja através da protecção contra acidentes, a qualidade dos espaços pedonais ou mesmo a poluição. O conforto, relaciona-se com as actividades que se realizam na rua, como andar, estar e permanecer e actividades de lazer.

Andar é influenciado por factores como a visibilidade, a sinalização, o traçado das ruas e a presença de obstáculos. Estar e permanecer, faz parte da vida das cidades e dos seus espaços públicos e depende da atracção, equipamentos, da interacção social, que depende não só da capacidade de ver, ouvir e falar e se o meio o permite ou não, mas também de questões estéticas e de segurança. As actividades de lazer são influenciadas pelo clima e pela qualidade estética. O acesso ao sol ou à sombra, a protecção contra o vento, a qualidade das vistas e do que nos rodeia ser ou não agradável influenciam a ocorrência de actividades de lazer ou recreio (Gehl, 2004).

2.1.2 DESIGN UNIVERSAL

O Design Universal, design inclusivo ou design para todos⁶ são termos que significam uma mesma nova tendência no design de espaços públicos. O design universal foi usado pela primeira vez nos Estados Unidos da América, por Ron Mace, em 1985 e juntamente com o termo design inclusivo, são utilizados para descrever uma atitude que implica igualdade e justiça social através do design. Em 1988, Ron Mace definia: “O design universal é uma abordagem ao design que incorpora tantos produtos como qualquer construção que, o mais possível, pode ser utilizado por todos” (Preiser & Ostroff, 2001).

O Design Universal não é um novo método de design mas sim uma nova atitude ou abordagem ao design. (Burton & Mitchell, 2006) Traduz-se pela criação de produtos, serviços e ambientes de modo a que o máximo de pessoas possa utilizar, independentemente das suas idades e mobilidades. Pretende ser uma solução de largo espectro que seja útil para todos, isto é, não ser só acessível a todos, mas que considere a importância do mesmo ser apreciável e apelativo a todos. A percepção chave é que, os indivíduos, principalmente os que não têm acesso a outro meio de locomoção sem ser andar a pé, sejam capazes de o fazer sem qualquer impedimento (Methorst, 2011).

2.2 ESTUDOS E MÉTODOS DE AVALIAÇÃO DA RELAÇÃO ENTRE ESPAÇOS PÚBLICOS

Como ressalta do ponto 2, a relação entre os espaços públicos e os seus utilizadores foi evoluindo, desenvolvendo-se e alterando-se, não só em função das suas características físicas, isto é, dos elementos que formam os espaços públicos, mas também de acordo com as tendências ou necessidades da época.

Só a partir dos anos 60 do século XX é que a relação entre espaços públicos e as pessoas – os utilizadores desses espaços ou os habitantes das cidades que os compõem – começa a ser mencionada. Até essa época, e mesmo durante o período mais experimental e extravagante do urbanismo, leia-se o período modernista, seja através das teorias de Howard e as suas cidades - jardins, de Le Corbusier ou de Frank Lloyd Wright, os espaços públicos eram meramente o espaço entre edifícios e a relação entre as pessoas e a cidade mantinha-se ao nível da higiene e segurança.

Jane Jacobs é uma das primeiras a referir-se a esta relação, no seu livro *A Morte e a Vida das Grandes Cidades Americanas* (Jacobs, 1961), é facilmente identificada a preocupação pelo

⁶ Do inglês, respectivamente: universal design, inclusive design e design for all

bem-estar físico e psicológico das pessoas e que este é influenciado pelo meio físico que habitam.

Na sua obra reflecte sobre a importância das ruas na cidade: “Pensa numa cidade e o que é que te vem à mente? São as ruas!”⁷ (Jacobs, 1961). Defendia que as ruas das cidades tradicionais eram o lugar primordial para os contactos e trocas sociais quotidianas e que eram estas que definiam as cidades. As estradas e os passeios, que constituem uma rua, são mais do que meios de passagem. Propunha que os passeios deveriam ser largos o suficiente para que permitissem o decorrer de várias actividades ao mesmo tempo, como espaços para as crianças brincarem e os adultos socializarem. Acreditava que uma cidade tinha de ser diversa, uma mistura de actividades e funções (Jacobs, 1961).

Jacobs identificava a sua obra como uma crítica ao planeamento das cidades modernas e tentava introduzir novos princípios, mas apesar de muitas das suas propostas serem criticadas, é ainda hoje uma referência e uma base no estudo do meio urbano e dos espaços que o constituem.

Na mesma altura, Kevin Lynch, e *A imagem da Cidade*, na época um trabalho inovador e provocatório, demonstra o papel dos cidadãos na imagem da cidade. A imagem é um produto de percepção imediata da memória e da experiência passada, afirmava, “a cidade é potencialmente o símbolo poderoso de uma sociedade complexa” (Lynch, 1960, p.12). Para Lynch, a “paisagem desempenha, também, um papel social. O ambiente identifica, conhecido de todos, fornece material para lembranças comuns e símbolos comuns, que unem o grupo e permitem a comunicação dentro dele” (Lynch, 1960, p.129) e, “esta imagem colectiva, presente no subconsciente de todos os que habitam e convivem no mesmo espaço, é formada por “aquilo que se vê [e] é baseada na forma exterior, mas a forma como isso se interpreta e organiza e como se dirige a atenção afecta, por sua vez, o que é visto.” (Lynch, 1960, pp.133-34).

Lynch, explora o subjectivo das cidades, a percepção do individuo e da sociedade em que vive, e apesar de afirmar que a legibilidade não é:

“de modo algum, a única característica importante (...) [mas] a sua relevância adquire um significado especial quando se observam arredores na escala urbana de tamanho, tempo e complexidade [e que] para compreender isto temos de considerar a cidade não como algo em si mesmo, mas como objecto de percepção dos seus habitantes. Estruturar e identificar é uma actividade vital de todo o animal” (Lynch, 1960, p.11).

Esta, a legibilidade, a clareza com que os indivíduos apreendem um espaço cuja escala está para além do que os seus olhos alcançam, permite que quem habita, quem vive ou desfruta da cidade, consiga estruturar, identificar e a organizá-la como um todo.

A tese de Lynch é ainda hoje uma base para o estudo dos ambientes urbanos e a sua interacção com os seus utilizadores, com as pessoas e que a compreensão desta relação é

⁷ Frase original: “Think of a city and what comes to mind? Its streets” (Jacobs, 1961)

essencial para o desenho e reestruturação dos espaços que compõem as cidades, nomeadamente os espaços que pertencem a todos, à cidade em si - os espaços públicos.

“As cidades são o habitat de muitos grupos e só através da compreensão das imagens de grupo ou individuais, bem como das suas inter-relações, pode construir-se um ambiente satisfatório para todos” (Lynch, 1960, p.161).

Se autores como Jane Jacobs e Kevin Lynch deram os primeiros passos nos estudos entre as interacções entre meios físicos e os seus utilizadores, hoje, mais do que nunca, existe uma crescente preocupação focada na dimensão humana, no planeamento e na necessidade de qualidade do meio urbano e do meio público das nossas cidades (Gehl, 2004).

Esta preocupação surge de um novo mas estranho paradoxo da nossa sociedade. Se por um lado as populações dos países mais desenvolvidos vivem cada vez mais tempo e a esperança média de vida continua a aumentar, por outro também se sofre cada vez mais com doenças relacionadas com dietas, falta de exercício e problemas psicológicos (Thompson et al., 2010). Este facto deve-se principalmente a uma sociedade que se mudou para dentro de casa. Se à 30 ou 40 anos qualquer actividade base, como o ir às compras, conversar e ir à escola exigia sair de casa e o contactar com o meio físico disponível, hoje tudo se pode fazer sem sair de casa, tudo está à “distância de um clique”.

No entanto, a maioria das pessoas concorda com a noção de que o acesso ao ar fresco, a espaços verdes e o contacto com a natureza, contribui não só para um corpo e mente saudáveis, mas para um bem-estar geral com o ambiente que nos rodeia. Na realidade o número de pessoas obesas e doenças relacionadas aumentam todos os anos, nomeadamente a depressão, muitas vezes consequência das pressões físicas e psicológicas a que estamos sujeitos. Estas são doenças do século XXI, porque hoje, o contacto e a realização de acções ao ar livre são ocasionais.

É devido a este facto que existe, em todo o mundo, uma redescoberta dos espaços públicos das cidades, uma preocupação e procura generalizada por espaços urbanos dignos e de alta qualidade para usufruto das populações. O *viver a e na cidade* já é ou rapidamente se tornará, uma opção. As pessoas são convidadas a reclamar as suas cidades e estão a ser impostas restrições de modo a reduzir estacionamento e tráfego automóvel nos centros da cidade, de modo a criar espaço para actividades orientadas para a população (Gehl, 2004).

Podem também ser identificadas em algumas cidades, duas direcções opostas no que toca a planeamento urbano. Em algumas cidades - as cidades abandonadas – a vivência da cidade está a desaparecer, dando ênfase a que, a vida no espaço público se esteja a tornar cada vez mais uma vida privada. Noutras cidades – as reconquistadas – a vivência da cidade é cuidadosamente suportada pela introdução de bons ambientes pedonais, de modo a suplantar o domínio privado, com um domínio público que funcione bem, convidando as pessoas a andarem mais e permanecerem mais tempo nos espaços públicos, oferecendo uma larga

escolha de atractivas actividades públicas. O facto de as pessoas em todo o mundo responderem entusiástica e avidamente a estas novas oportunidades, de andarem e participarem no domínio público dos espaços públicos, indica que, ambientes para andar e outros tipos de espaços públicos onde as pessoas se podem encontrar são importantes aditivos nas sociedades de hoje (possivelmente mais importantes que há 20, 30 ou 50 anos atrás.) Num mundo que está a ser progressivamente privatizado, os espaços públicos estão a ganhar importância (Gehl, 2004).

Por isso, e porque no futuro, este sempre uma incógnita, reunir dados sobre a utilização dos espaços das nossas cidades, a sua utilização e expectativas da população, é extremamente importante, de modo a desenvolver uma base que possa ajudar na reabilitação e reconfiguração das cidades que como sempre evoluíram e se modificaram.

3. CASO DE ESTUDO: A AVENIDA DA LIBERDADE

A Avenida da Liberdade surge como um:

“facto [social] urbano per si, assumindo-se como um elemento primário estruturante no desenho da cidade, comportando uma certa intemporalidade no processo de transformação urbana de Lisboa, que lhe confere identidade própria numa primeira leitura apenas e só pelo significado dos seus espaços públicos onde coexistem as várias escalas da cidade, numa lógica transversal e interactuante” (Morais & Roseta, 2005).

A Avenida da Liberdade, por ser uma das mais emblemáticas avenidas da cidade de Lisboa é, através da sua história e origem no Passeio Público de Lisboa, um espaço público por excelência. O seu passado e presente distinguem-na por ser uma das ruas mais movimentadas e requisitadas de Lisboa. As suas características físicas como largura, comprimento, a forte presença de vegetação, passeios largos centrais e inúmeros estabelecimentos comerciais, associados a uma forte presença empresarial e cultural conferem-lhe um potencial único. No entanto, é também uma das avenidas mais poluídas da Europa, o peão é relegado para segundo plano pelo automóvel e a sua importância como centro da cidade está a desaparecer.

A utilização pelas pessoas e a relação com as suas características físicas tornam-se (então) importantes objectos de estudo, pois permitem obter uma informação cada vez mais crucial sobre a vida das cidades: o ponto de vista do peão, do cidadão e do seu utilizador do dia-a-dia.

Como planeadores, construtores e/ou requalificadores da paisagem, compreender este processo é extremamente importante. Entender a relação entre paisagem e os seus utilizadores permite requalificar, reorganizar e devolver os espaços públicos, que compõem as nossas cidades, à sua população.

3.1 CONTEXTO HISTÓRICO, SOCIOCULTURAL E ESPACIAL DA AVENIDA DA LIBERDADE

De modo a compreender a importância da Avenida da Liberdade no contexto da cidade de Lisboa e o porquê desta surgir como caso de estudo nesta dissertação, é importante conhecer a sua origem, isto é, entender o processo de formação e consolidação da Avenida e da sua envolvente, através da interpretação de cartografia já publicada e bibliografia de referência.

BREVE CRONOLOGIA

- 1764** - O Marquês de Pombal encarrega o Arquitecto Reinaldo Manuel de delinear um jardim.
- 1771** - É aprovado o projecto do Passeio Público.
- 1834** - Melhoramentos no Passeio Público.
- 1879** - Rosa Araújo inicia as obras da Avenida. Demolição do Teatro do Salitre.
- 1885** - Engenheiro Miguel Pais propõe o “engrandecimento da Avenida” continuando-a até à Estrada da Circunvalação.
- 1886** - Inauguração da Avenida.
- 1889** - Projecto para o Parque Eduardo VII, Engenheiro Antonio Maria Avelar.
- 1926** - Sugestão para o prolongamento da Avenida, apresentada pelo General Vicente Freitas. É convidado o Arquitecto Paisagista Forrestier a apresentar o Plano.
- 1927** - Plano de Prolongamento da Avenida, de Forrestier.
- 1929** - Proposta de nova solução para o Parque Eduardo VII com entrada monumental, de Augusto Júnior.
- 1930** - Proposta de prolongamento da Avenida, de Cristino Silva.
- 1936** - Proposta de prolongamento da Avenida – 1ª variante elaborada por Cristino Silva.
- 1937** - Estudo das saídas da cidade, considerando o prolongamento da Avenida através do Parque Eduardo VII, do Arquitecto José de Lima Franco.
- 1938** - Proposta de Prolongamento da Avenida – 2ª variante elaborada por Cristino Silva.
- 1938-48** - Plano Director de De Groer no qual não se considera o prolongamento da Avenida.
- 1945** - Projecto para o parque Eduardo VII, de Keil do Amaral.

- 1947** - Divulgação do Plano De Groer e de Obras Públicas “15 anos de Obras Públicas”, desdobrável da C.M.L.
- 1955** - O “Gabinete de estudos de Urbanização da C.M.L.” projecta um novo perfil transversal para a Avenida, aproveitando as obras do metro.
- 1960** - A C.M.L. delibera restituir o perfil transversal ao seu desenho primitivo. A deliberação é executada em 1961. C.M.L.
- Estudo do Palácio da Cidade e remodelação da Alameda Central do Parque Eduardo VII.
- 1961** - Cristino da Silva propõe um eixo monumental através do Parque Eduardo VII para ligar a Avenida à futura Acrópole da cidade.
- A C.M.L. (Direcção de Serviços de Urbanização e obras) apresenta uma proposta para que, na hipótese de se prolongar a Avenida, esta seja francamente ligada à superestrutura viária da cidade.
- 1963** - Estudo de Cérceas e Alinhamentos para a Rua da Glória, C.M.L/D.S.S.E.U.
- 1967** - Plano de Meyer Heine propõe prolongamento da Avenida (década de 60).
- 1970** - Plano para a remodelação do Parque Mayer, do Arquitecto Carlos Ramos.
- 1973** - Plano Morfológico da Avenida da Liberdade, do Arquitecto Vieira de Almeida.
- 1988** - Alteração ao Plano de Vieira de Almeida no quarteirão Tv. do Salitre/Pç. da Alegria/Av. da Liberdade, elaborado pelo G.E.O. (Gabinete de Estudos Olissiponenses) e aprovado pelo presidente da C.M.L. (1989).
- 1993-95** - Apresentação do PUALZE que não prevê o prolongamento da Avenida.
- 2003** - Início da revisão do Pualze.
- 2006** - Apresentação de uma nova versão do PUALZE. (Lisboa, 2009)
- 2009** – Aprovado O Plano de Urbanização da Avenida da Liberdade e Zona Envolvente elaborado ao abrigo do Regime Jurídico dos Instrumentos de Gestão Territorial (RJGT)

Figura 1- Breve cronologia da Avenida da Liberdade (Fonte: Adaptado de PUALZE, 2009)

3.1.1 A ORIGEM DA AVENIDA DA LIBERDADE

Como se pode observar nas figuras 2 e 3, Lisboa cresceu seguindo o Rio Tejo, para Este e Oeste. A zona a Norte, onde se encontra hoje a Avenida da Liberdade e a sua envolvente, foi até finais do século XVIII uma área “fora-de-portas”, rural ou semi-rural com construção apoiada nas estradas de acesso à cidade, quintas e algumas casas nobres dispersas. (Lisboa, 2009)



Figura 2 - Carta Topográfica de Lisboa de 1650 de João Nunes Tinoco (Fonte: PUALZE, 2009)

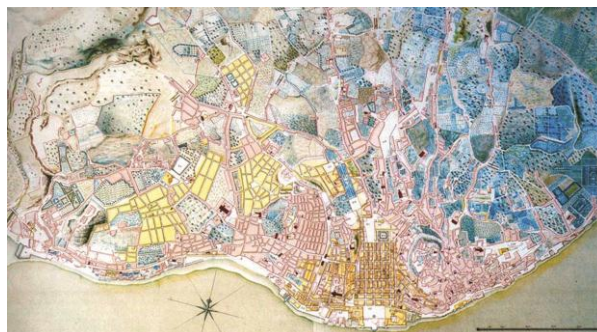


Figura 3 - Lisboa de Pombal - segunda metade do séc. XVIII - sobre planta anterior ao terramoto de 1755 (Fonte: PUALZE, 2009)

No século XII, os terrenos que se estendiam no local onde actualmente existe a Avenida da Liberdade e vizinhança, eram constituídos por diversas parcelas, como a Horta da Cera, as quintas da Marcebia, do Boticário, de S. Pedro, do Cordoeiro e dos Verdes. Antes do terramoto de 1755, e mesmo na década seguinte, Lisboa não possuía qualquer parque ou jardim público. (Cárcio, 1962)

Com o terramoto de 1755, grande parte de Lisboa ficou destruída e a sua reconstrução lenta e prolongada, tornou-se numa das mais ousadas propostas urbanísticas da época, incluindo a expansão da cidade para Norte. Marquês de Pombal, o grande responsável por esta recriação da cidade de Lisboa pede, em 1764, ao arquitecto Reynaldo Manuel, um dos responsáveis habituais por projectos camarários da época, que projectasse e executasse o projecto “ sobre umas hortas que alli existiam, chamadas Hortas da Cera, nas quaes se deitarão os entulhos das ruínas da cidade baixa” (Cárcio, 1962, p.23).

Este jardim, sonhado por Marquês de Pombal para dar a Lisboa um espaço “iluminado”, um espaço público representativo, um jardim de transição com o campo envolvente, um *boulevard* como existiam no resto da Europa, veio dar origem ao Passeio Público.

3.1.2 O PASSEIO PÚBLICO

Limitado a Norte pela Praça da Alegria de Baixo, a Sul pelo Largo do Passeio e a Nascente e a Poente, respectivamente pelas ruas Oriental e Ocidental (Cárcio, 1962), o Passeio Público marcou uma época que se caracterizava pelo saber estar, aliando bom gosto e requinte nos gestos quotidianos. A Avenida da Liberdade ao longo dos tempos foi-se adaptando às exigências de uma cidade empenhada num crescente desenvolvimento.

A Sul, onde hoje encontramos a Praça dos Restauradores, deu mais tarde origem ao Largo do Passeio Público, de costas viradas para o Rossio e o Palácio da Inquisição que ali continuou instalado após o terramoto e a reconstrução/recriação da praça. (Figura 4)



Figura 4 - Montagem dos planos de Filipe Folque de 1857 e 1859 (Fonte: Atlas da carta topográfica de Lisboa nº 35 e nº 36)

No início, o Passeio tinha o aspecto de uma quinta entre o nobre e o conventual, encerrado em muros altos e austeros. Os bancos de pedra e a cancela de madeira verde que lhe dava acesso eram o toque suburbano. O tempo passou e em 1834, pelas mãos do Arquitecto Malaquias Ferreira Leal, o Passeio ganhou um aspecto mais amplo e alegre, os muros foram substituídos por um gradeamento através do qual se entreviam as ruas laterais (Rua Oriental e Rua Ocidental do Passeio Público). Dois portões de ferro abriam-se então num largo bastante amplo que mostrava, triunfal, o grande jardim. Este jardim, que se tornou um marco histórico na cidade de Lisboa, é obra indirecta de D. Fernando de Saxe-Coburgo-Gotha, rei consorte de D. Maria II, conhecido como o “Rei-artista”, que sede o seu jardineiro Bonnard

“para colaborar na reestruturação do Passeio Público, ao qual se procurava dar nova vida. É assim que em 1848 surge um desenho (...) para um novo projecto, uma proposta romântica que procurava conciliar o traçado barroco existente com o estilo paisagista. Nessa proposta Bonnard inclui estufas para plantas tropicais, coretos, pavilhões, candeeiros a gás, taças ornamentais e fontes com um traço ao gosto da época.” (Castel-Branco, et al., 2001 p. 139)

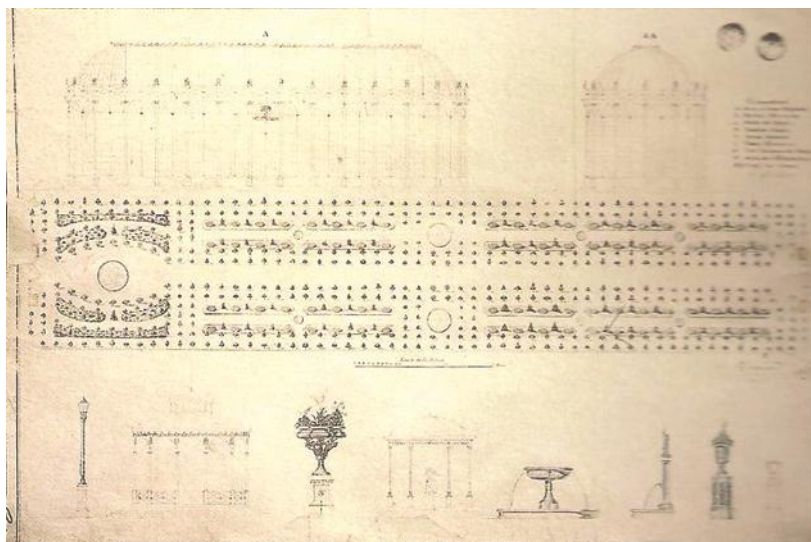


Figura 5- Desenho de Bonnard para o passeio público, 1848. Lisboa, Arquivo do Arco do Cego (Câmara Municipal de Lisboa)

As estátuas que ornamentavam os outros pequenos lagos do Passeio ainda podem ser vistas na Avenida da Liberdade, cobertas por folhagem e maceradas por um século de água em cascata. Representam ambas os rios Tejo e Douro, ocupando novos lagos nas placas centrais da Avenida, entre a Rua das Pretas e o Largo da Anunciada. (Anon., 1997)

3.1.3 A CONSTRUÇÃO DA AVENIDA DA LIBERDADE

Foi no “Norte” de Lisboa que o urbanismo lisboeta nasceu e se desenvolveu, pelas mãos de Ressano Garcia e das suas avenidas, sendo a primeira a Avenida da Liberdade.

Em 1863, o vereador Severo de Carvalho propõe a abertura de uma grande avenida desde o Passeio até S. Sebastião da Pedreira. Foi no entanto José Gregório de Rosa Araújo - presidente da Câmara Municipal de Lisboa entre 1878 e 1885, um homem devoto ao progresso da cidade (Ferreira, et al., 1998 p. 103) - quem mais defendeu esta nova ideia que almejava colocar Lisboa a par de outras grandes cidades da Europa. (Anon., 1997)

Mas, foi Frederico Ressano Garcia, protagonista da revolução urbanística progressista da cidade de Lisboa (Figura 6), que em 1879 apresenta o projecto “Grande Avenida do Passeio Público do Rocio: Plano da Avenida da Liberdade” como parte integrante do Plano para o melhoramento da Capital.”



Figura 6 - Planta de Lisboa de 1871 tendo sobrepostas a vermelho o Plano de Ressano Garcia (Fonte: PUALZE, 2009)

As obras para a demolição do Passeio começaram em Agosto de 1879 com o desaparecimento do teatro de Variedades Dramáticas. O jardim propriamente dito permaneceu quase intacto até 1883. Construído ainda dentro das grades, no local antes ocupado pelo grande tanque, o monumento aos Restauradores só foi inaugurado em Abril de 1886 (Anon., 1997).

Até aos finais do século XIX o Passeio Público permanece, apesar de transformado, como espaço urbano qualificado para o lazer e como complemento da Baixa de Eugénio dos Santos e do Rossio de Carlos Mardel.

Num século ergueram-se e reconstruíram-se alguns palácios, prédios de rendimento e de habitação unifamiliar: o Passeio Público, embora lentamente, tinha motivado a urbanização.

A estratégia Pombalina também incidia sobre pequenos planos de reordenamento da malha existente, o que no caso da zona Glória/Alegria contribuiu, naturalmente, para a consolidação da área estruturada pelo Passeio Público.

Isto significa que a decisão da abertura de um *boulevard* no prolongamento daquele jardim, corresponde efectivamente, não apenas à criação de mais área urbanizável, mas a um projecto urbanístico consciente da sua missão transformadora e desenvolvimentista na dobragem do século XIX.

O debate mais consequente que então se trava é sobre o alcance e a dimensão das propostas apresentadas. (Lisboa, 2009)

3.1.4 PLANOS E PROJECTOS DA AVENIDA DA LIBERDADE

O Primeiro Projecto, que deu origem à Avenida da Liberdade, é do Engenheiro Ressano Garcia, de 1879, denominado por *Grande Avenida do Passeio Público do Rocio: Plano da Avenida da Liberdade* (Figura 7) anunciava que a Avenida da Liberdade, com 90m de largura, terminasse numa grande praça circular denominada Marquês de Pombal, com 200m de diâmetro. (Rodrigues, 1980)



Figura 7 - Projecto da Avenida da Liberdade, 1879 (Fonte: O Occidente, 1881)

Mas, cem anos após Rosa Araújo ter iniciado oficialmente a abertura da Avenida (1879), ainda estão presentes as questões levantadas pelo Engenheiro Miguel Pais ao plano apresentado pelo Engenheiro Ressano Garcia: deverá propor-se uma estrutura de expansão que alcance a Estrada da Circunvalação e S. Sebastião da Pedreira ou uma estrutura que se limite ao Vale do Pereiro e inflicta para Picoas (Rodrigues, 1980).

Nos Planos de Miguel Correia Pais, isto é, no “Engradecimento da Avenida da Liberdade” (Figura 8) de 1885, pode ler-se:

“Estive sempre convencido de que a grande Avenida devia ser traçada em linha recta, desde o fim da rua do príncipe até à estrada da circunvalação (...). Como ainda não foram expropriados todos os terrenos necessários para a rotunda e não ha despesas feitas, que fiquem inutilizadas, proponho:

- 1º Que seja suprimida a rotunda, ou praça circular, que no projecto approved termina a Avenida da Liberdade;
- 2º Que a dita Avenida, e com a mesma largura, seja prolongada até a actual estrada da circunvalação;
- 3º Que no ponte culminante se estabeleça uma praça semelhante á dos Restauradores;
- 4º Que no centro d’essa praça e no prolongamento da mesma estrada, se construa o monumento ao marquez de Pombal, (...)
- 5º Que d’esse extremo se ligue depois a Avenida com a estrada da Palhavã, como está projectado;
- 6º Que em seguida á actual estrada de circunvalação, (...), se projecte um novo parque que, (...) deve ficar mais grandioso(...) Virá a ser o passeio favorito dos habitantes de Lisboa.
- 7º (...)pela minha proposta, a Avenida ficará com a extensão total de 2.270 m até ao seu extremo circular, isto é, meia légua, quasi o duplo da extensão aprovada!” (Paes, 1885, pp.4-5)



Figura 8 - Engrandecimento da Avenida da Liberdade proposta pelo Engenheiro Miguel Correia Pais, escala: 15:000, 1885 (Fonte: Morais & Roseta, 2005)

Durante este período, diferentes personagens em contextos político económicos e culturais naturalmente diferentes, vêm debatendo o seu prolongamento através do Parque Eduardo VII e vários planos e projectos foram sendo apresentados, mas tal como o de Miguel Correia Pais, no Engrandecimento da Avenida da Liberdade, não foram concretizados.

Entre eles, o Projecto para o Parque da Liberdade do Engenheiro Antonio Maria Avelar, o “Projecto do Parque Eduardo VII” de Miguel Ventura Terra, de 1913, a proposta do General Vicente Freitas e Alberto e Eugénio Mac Bride, que visava dar um bosque a Lisboa rasgando a avenida da Liberdade através do parque Eduardo VII por uma avenida que se estenderia até à Luz, a pedido da CML, o estudo do prolongamento da Avenida da Liberdade e Arranjo de um Grande Parque com Cidades Jardim e Campos de Jogos por Jean Claude Nicolas Forestier, de 1927, o Estudo das saídas da cidade, considerando o prolongamento da Avenida através do

Parque Eduardo VII, do Arquitecto José de Lima Franco, de 1937 e o Estudo de Urbanização do Parque Eduardo VII e Encostas da Palhavã, também de Luís Cristino Silva, de 1938.

Em comum, todos são pensados em função do prolongamento da Avenida da Liberdade, para Norte.

Entre 1938 e 1948, o Plano Director De Groer não considera o prolongamento da Avenida. E em 1945, que Francisco Keil do Amaral, apresenta o seu projecto para o Parque Eduardo VII.

Em 1955, Gonçalo Ribeiro Telles propõe: Remodelação da Avenida da Liberdade: Projecto de arborização e Ajardinamento, no qual se pode ler:

“ «1 -A Avenida da Liberdade teve sempre na árvore o seu principal e mais valioso elemento, como valor estético.

(...) Sendo a arvore o primeiro valor da vegetação da Avenida, e assim como tal considerada desde sempre, seria um contrasenso não lhe oferecer as melhores possibilidades de vegetação, para que ela possa surgir em todo o seu esplendor.

(...) 1º A arborização actual não garante aquele aspecto de unidade que a sua localização topográfica e o traçado da Avenida exigem. A perspectiva central é muito fechada.

2º(...) o arvoredado da Avenida não tem qualquer valor. A doença, a má conformação e as deficientes condições de vegetação, aliadas à escolha pouco criteriosa das espécies, são as causas desta falta de valor.

3º O traçado e recorte das placas nada têm a ver que, por si sós, justifiquem qualquer permanência dos mesmos. Apenas o pormenor dos desenhos em vidro justificam a manutenção deste tipo de pavimentação.

2-O Presente projecto de remodelação da arborização e dos ajardinamentos da Avenida da Liberdade assenta, nas suas linhas gerais, no projecto de remodelação da mesma avenida, elaborado no gabinete de estudos de urbanização.

Foi já premissa que presidiu a esse estudo, a necessidade da avenida, além de ser uma rede de circulação eficaz, ter que possuir espaços, estadias e passeios bastantes amplos. Pretendeu-se dar aos passeios laterais, confinantes com lojas e cafés, uma maior largura e, não sendo possível eliminar os arruamentos laterais de trânsito, julga-se indispensável, dentro do aconselhável para o trânsito nesses arruamentos, e para a segurança dos peões, procurar criar o maior numero de contactos entre esses e os passeios laterais e o passeios de alameda, que se desenvolve ao longo de cada placa ajardinada.

(...) as dimensões da avenida, a escala do arvoredado, o exotismo de alguns elementos e o próprio desenvolvimento em alameda de toda a composição, além de manterem e enriquecerem as suas características, valorizarão a artéria no que ela tem de original e majestoso” (Telles, 2005, pp.54-55)

Em 1960, através do *Plano de conjunto para o Palácio da Cidade*, Raul Chorão Ramalho, Manuel Tainha, Carlos Ramos e Keil do Amaral, tinham como objectivo

“organizar o território a norte do Parque, onde se irão instalar os edifícios do Palácio da Cidade e da Justiça (...) de modo a obter-se um conjunto unitário e integro que pelas suas condições internas e externas constitua amanhã uma replica a esse conjunto situado no extremo oposto da Avenida da Liberdade que é o terreiro do paço e a baixa pombalina.” (Morais & Roseta, 2005, p.62)

Outros projectos continuaram a ser desenvolvidos com base no prolongamento da Avenida da Liberdade, tais como um eixo monumental através do Parque Eduardo VII para ligar a Avenida à futura Acrópole da cidade, sugerido por Luís Cristino Silva, em 1961, o Plano de Meyer-Heine, de 1967. (Morais & Roseta, 2005)

Com o Plano Meyer Heine, 1960-67, retoma-se a proposta de prolongamento da Avenida associada a um sistema viário subterrâneo de atravessamento, que ligava as duas encostas do Vale. De novo se criam as expectativas de um grande *boulevard* central, de acesso à Baixa da ainda capital de um Império e de novo se projecta para o jardim do Parque Eduardo VI, um eixo viário de expansão.

Com este processo, a Avenida não foi consolidando o património que foi construindo.

As críticas negativas sobre a qualidade arquitectónica dos seus edifícios, que pode hoje ser considerada uma constante histórica da análise da Avenida, associaram-se a uma cíclica intenção de redimensionamento do “*boulevard* de fôlego curto”, com consequências na variação aleatória, mas compreensível, do significado de cada intervenção pontual mais ou menos voluntarista (Lisboa, 2009).

O plano para o Parque Mayer de 1970 (Figura 9), do arquitecto Carlos Ramos, representa não só o corte com a cidade de Ressano Garcia como ainda a aposta numa nova relação tipo - morfológica dos novos programas urbanos.

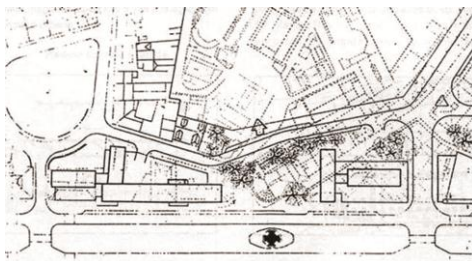


Figura 9 - Plano para o Parque Mayer, de Carlos Ramos, 1970 (Fonte: PUALZE, 2009)

Este plano estrutura-se com base na torre, no bloco, no espaço livre envolvente e na grande via e, pressupõe a convicção de uma Avenida em profunda transformação, numa cidade com capacidade para grandes investimentos públicos e privados.

A Avenida, desde a época do Engenheiro Ressano Garcia, tem motivado propostas de intervenção voluntaristas ou utópicas que, não correspondendo a efectivas vontades político-económicas nem a soluções bem recebidas pela cultura da época, foram sendo ultrapassadas pela lógica já conhecida de se ir construindo cidade, negociando-se lote a lote a relação com o espaço urbano.

O Plano de Pedro Vieira de Almeida, *Plano Morfológico e Cérceas da Avenida da Liberdade* de 1973 (Figura 10), que aceitava o prolongamento da Avenida defendido por Meyer Heine, que criava condições completamente diversas das actuais para o entendimento e caracterização desta zona central. É realizado com inteligência, num contexto em que o planeamento urbano ainda remete a questão da salvaguarda para malhas de formação mais antigas, sempre que não sejam resultado de projectos de conjuntos oitocentistas (Almeida, 2005).

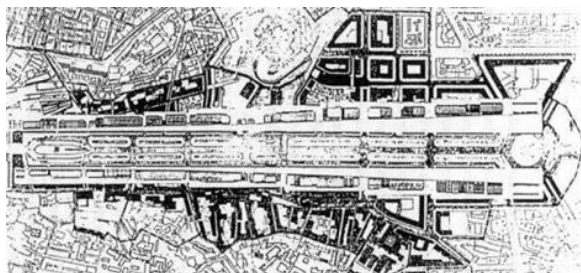


Figura 10 - Plano Morfológico da Avenida da Liberdade, de Pedro Vieira de Almeida, 1973 (Fonte: PUALZE, 2009)

Na década de 90 com o PUALZE – Plano de Urbanização da Avenida da Liberdade e Zona Envolvente - de Manuel Fernandes de Sá e Francisco Barata Fernandes, novas propostas são debatidas. Entre elas

“ (...) A requalificação dos espaços públicos e a beneficiação das condições de estacionamento e acessibilidade, potenciarão e motivarão a fixação, na zona em estudo, de actividades prestigiadas e o reforço de seu uso cívico. (...) É necessário introduzir novos programas, novos espaços e centros de interesse que suportem a vivência moderna, o que implica também, a utilização de expressões arquitectónicas e urbanísticas adequadas à época presente. (...) Os espaços públicos cumprem (...) uma função essencial na caracterização da identidade urbana, na medida em que estruturam formal e funcionalmente a cidade. Constituem ainda os locais de intervenção da Administração que se torna mais eficaz não só do ponto de vista operacional, mas também pelo que produz” (Moraes & Roseta, 2005, pp.84-85).

Em 1995 foi apresentado o Plano de Urbanização da Avenida da Liberdade e Zona Envolvente (Figura 11), que abarcava uma área mais alargada e nunca chegou a ser legalmente aprovado.



Figura 11 - PUALZE, 1993 – Planta de Síntese (Fonte PUALZE 2009)

Não previa o prolongamento da Avenida e tinha uma abordagem essencialmente morfológica que defendia a heterogeneidade do edificado e a preservação dos valores patrimoniais, apostando, ainda, na requalificação do espaço público.

A revisão deste plano, que ocorre quase uma década depois, propõe a manutenção dos critérios anteriormente enunciados.

Em 1997, Gonçalo Ribeiro Telles, propõe o *Corredor Verde de Monsanto* (Figura 12), no qual afirma:

“Ao longo do talvegue do Valverde, estendem-se hoje as ruas de Santa Marta, de São José e das Portas de Santo Antão. A Avenida da Liberdade ocupa a base da Encosta Poente do Vale, e o Parque Eduardo VII constitui a cabeceira revestida de vegetação terminando no chamado Alto do Parque.

Nas hortas de Valverde construiu-se o ‘Passeio Público’, primeiro espaço verde de recreio, encontro e convívio da população, que mais tarde veio dar origem à Avenida da Liberdade, modificando completamente a sua configuração original.

Propõe-se para este vale:

- A constituição de um sistema radial contínuo, ou seja um corredor verde abrangendo a Alameda da Avenida da Liberdade e o Parque Eduardo VII que, ultrapassando a cabeceira Norte do referido vale, poderá ainda continuar até Monsanto. Permite-se assim o avanço da vegetação da serra sobre o tecido urbano e uma relação forte de espaços significativos e lúdicos da cidade.

Este corredor verde deverá ser constituído pelos terrenos municipais, já destinados a parque público, e pelos do Vale de Alcântara que constituem a baixa de Campolide.

O Corredor Verde de Monsanto faz parte da Estrutura Ecológica da cidade, sistema contínuo e polivalente que deverá percorrer toda a malha urbana da cidade e cujo conceito assenta em princípios baseados na natureza e na cultura.

Através de um percurso que atravessa diversos espaços da cidade até ao Parque Florestal de Monsanto, o corredor ocupa áreas que se mantiveram expectantes ao longo de anos, e o seu traçado abrange diferentes sensibilidades ecológicas, desde o vale e a linha de água à cumeada e à colina. Esta característica permite-lhe tirar partido de uma conjugação de factores que contribuem para a diversidade de situações de recreio e lazer que o corredor articula.” (Morais & Roseta, 2005, pp.86-87)

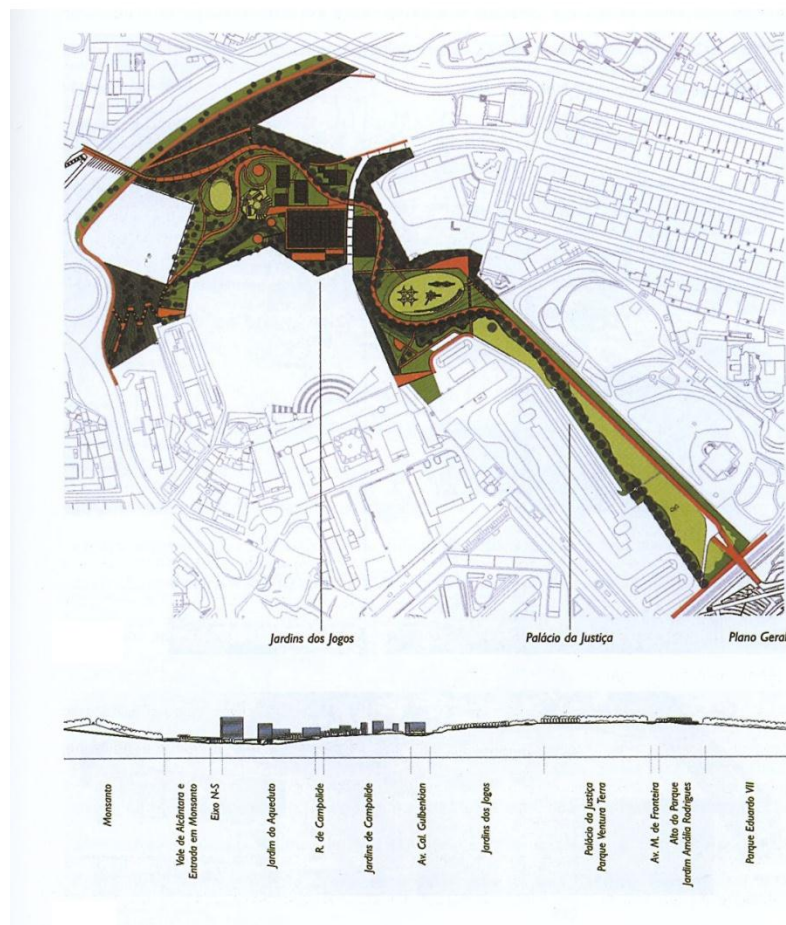


Figura 12 - Corredores verdes de Monsanto de Ribeiro Telles (Fonte: Moraes & Roseta, 2005)

Mais recentemente (em Setembro de 2009) foi aprovado o PUALZE – Plano de Urbanização da Avenida da Liberdade e Zona Envolvente, elaborado ao abrigo do Regime Jurídico dos Instrumentos de Gestão Territorial, no qual consta:

“A cidade de Lisboa está excessivamente dependente da Avenida da Liberdade e da Rotunda do Marquês de Pombal, em termos de ligações internas e para o exterior, o que já não é benéfico para a consolidação da centralidade e para a melhoria da qualidade urbanística deste eixo. A repartição do espaço - canal disponível para cada um dos modos de transporte que operam na Avenida e a sua diferença de capacidades em termos de números de passageiros transportados, é proporcionalmente desajustada, não sendo homogénea a repartição dos fluxos de passageiros por sentido e modo de transporte.

A Área - Plano deverá beneficiar da articulação entre os vários sistemas de transportes da cidade – Carris, CP, Metro e outros.

Deverão ser criadas condições para a estabilização do sistema de transportes na Avenida, com a compatibilização entre os seus diversos modos, tanto do ponto de vista do tipo de serviço prestado, como da repartição do espaço disponível, salvaguardada que esteja a função pedonal, cuja importância tende a aumentar.

A alteração que se pretende ver consumada no eixo da Avenida, face à compatibilização entre os diferentes modos de transporte e à presumível diminuição da pressão na passagem Sul/Norte à superfície, deverá possibilitar a melhoria das relações entre as duas encostas, aspecto fortemente penalizado pela actual lógica de escoamento e fluidez de tráfego.

Paralelamente deverá aumentar a superfície de utilização pedonal através do alargamento dos passeios com maior utilização, ou seja, os laterais à face da construção (...) Entende-se que uma das questões mais delicadas, mas também, e até certo ponto, mais fácil de tratar de forma menos dependente de outras medidas, é a normalização do estacionamento automóvel na via pública.

É também aceite não ser acertado iniciar uma política de ordenamento e restrição do estacionamento (da qual o principal instrumento consiste na sua tarifação) sem estarem disponíveis alternativas de oferta de lugares por um lado, e, por outro, sem a introdução de melhorias substanciais no sistema de transportes públicos.

Resta saber até que ponto é desde já possível iniciar uma intervenção gradual, mas definitiva, de normalização do estacionamento de superfície. E, em paralelo, iniciar o processo de ocupação do espaço público para outras afectações – aumento do espaço de circulação de peões através da libertação de passeios, do seu alargamento noutros casos, do fecho ao trânsito de arruamentos, etc.” (Lisboa, 2009, pp.52-53)

3.1.5 CONTEXTO SÓCIO CULTURAL

A história da cidade de Lisboa, das suas ruas, praças e avenidas desde sempre se encontra ligada aos lisboetas e às actividades de todos os dias. Os espaços que desenham a cidade de Lisboa são caracterizados pelo seu passado social, pelas necessidades e tendências da época em que surgiram ou pelo passar dos anos e alterações sociais e culturais.

Como parte do desenho da cidade de Lisboa e da sua história, também a Avenida da Liberdade acompanhou as mudanças sociais e culturais desde a sua origem no antigo Passeio Público.

Neste ponto descreve-se o que era e o que é a vida na rua dos lisboetas que frequentavam e frequentam esta avenida desde a sua origem.

Como já referido, toda a área a Norte de Lisboa, isto é, a região acima da zona baixa e do Castelo, foi até finais do século XVIII uma zona rural, constituída por pequenas quintas, algumas casas nobres e estradas de acesso à cidade. Nesse tempo, Lisboa não tinha qualquer jardim ou parque público. E foi só após o terramoto de 1755, com a destruição da cidade e a sua consequente reconstrução, numa época em que o iluminismo invadia as mentes brilhantes de Portugal, incluindo o Marquês de Pombal, responsável pela reconstrução de Lisboa pós terramoto, que sonhou com uma cidade, com os seus espaços públicos representativos e, que mandou fazer um *boulevard* de transição com o campo envolvente, de um jardim ou parque como nas capitais barrocas europeias, “onde se cruzassem, no seu lazer, as diversas classes sociais” (Lisboa, 2009) que deu origem ao Passeio Público ou Passeio do Rossio.

NO TEMPO DO PASSEIO PÚBLICO

Em 1772, um viajante chamado Twiss relatava: “Neste momento se está organizando em Lisboa um passeio novo, com a singularidade de ter num dos extremos a vista risonha do cadafalso e no outro o paço da inquisição.” (Anon., 1997)

Referia-se ao quarteirão norte do Rossio e aos terrenos ermos do topo do Passeio, onde foram executados todos os ladrões apanhados em flagrante nas ruínas do terramoto de 1755.

Com a construção do Passeio surge um jardim lindíssimo no centro da cidade, que de acordo com o testemunho de Alfredo Mesquita: o ponto de reunião dos lisboetas era o Passeio Público, onde ia desaguar por todas as ruas da Baixa, por todas as calçadas dos bairros altos, a vida de Lisboa, tal como era a esse tempo monótona e melancólica (Cárcio, 1962). Mas, “o hábito do passeio a pé não estava ainda implementado entre nós. (...) A verdade é que este espaço foi, até à década de 1830, um local soturno e fechado que ninguém sabia usufruir” (Camara, 2000). A partir desta década, com a chegada de D. Fernando a Portugal era habitual vê-lo e a D. Maria II, a passearem no Passeio, juntamente com os filhos, tornando-se assim moda frequentar o Passeio no século XIX. (Castel-Branco, et al., 2001)

O parque, ao estilo romântico, com os seus buxos recortados, freixos, acácias, araucárias, laranjeiras e olaias era palco, aos domingos e quintas-feiras de festas, cuja entrada custava dois tostões. Durante anos nele desfilavam namoradeiros, famílias, intelectuais, artistas e até mesmo os reis em trajes de verão. Entre os janotas de sobrecasaca e chapéu alto, destacavam-se as fardas dos cadetes que faziam do Passeio Público campo de manobras amorosas. Todas os notáveis da política, teatro, jornalismo, diplomacia, letras e artes frequentavam o Passeio Público. (Cárcio, 1962)

O sucesso do Passeio está presente em várias obras e é falado por muitos.

No *Primo Basílio* de Eça de Queiroz,

“[...] queria enlaçar uma cinta fina e doce, ouvir na casa o frufru de um vestido! Decidiu casar. Conheceu Luíza, no Verão à noite, no Passeio. A sua alegria era ir aos domingos para o Passeio Público, e ali com a orla do vestido erguida, a cara sob o guarda-solinho de seda, estar a tarde inteira na poeira, no calor, imóvel, feliz – a mostrar, a expor o pé. Àquela hora D. Felicidade e Luíza chegavam ao Passeio. Era benefício; já de fora se sentia o bruhaha lento e monótono, e via-se uma névoa alta de poeira, amarelada e luminosa. Entraram. Logo ao pé do tanque encontraram Basílio.” (em: Castel-Branco et al., 2001, p.139)

António Feleciano Castilho dizia:

“Sim o Passeio Público de Lisboa foi um civilizador; deveu-lhe muito o desenvolvimento da sociedade nacional. Ali era um centro. Ali ouvia-se música muito boa, amava-se,

devaneava-se, encontrava-se gente; o lisboeta deixava de ser bicho e sentia-se parisiense do Jardim das Tulherias (...) “Ceux qui vont pour voir, ceux qui vont poue être vus (os que vão ver e os que querem ser vistos).” (Anon., 1997)

J.C. Machado, em 1874, afirma:

O Passeio publico representa por si mesmo Lisboa na rua.

A Lisboa que sae

A Lisboa que se mostra

A Lisboa que vê e quer ser vista

A Lisboa que se arrastra

A Lisboa que boceja

A Lisboa que namora

A Lisboa que esmôe

- encontram-se no Passeio publico.

Alli passa a raça elegante e a raça paparrêta (Machado, 1874, p.7)

Estas descrições mostram-nos o Passeio Público como o centro de vida cultural de Lisboa (Figura 13). As pessoas passeavam, namoravam e discutiam desde política à coscuvilhice, apreciavam o espaço verde, fresco e arejado em oposição a uma cidade sempre poluída e suja. Vendedores de água, caramelos e muitos mais faziam o negócio à entrada do passeio, numa Lisboa cuja vida se fazia na rua, do que nela acontecia e de quem a frequentava.



Figura 13 - Passeio Público de Lisboa, em data próxima de 1840 (Fonte: Litografia colorida de Barreto segundo desenho de Tomás José da Anunciação MC.GRA 1471, Museu da Cidade, Câmara Municipal de Lisboa).

O seu fim a quando do inicio das obras para a abertura da Avenida da Liberdade, vem descrito n' Os *Maías*, de Eça de Queiroz:

“- Ora aí tens tu essa Avenida! Hem? ... á não é mau! Num claro espaço rasgado, onde Carlos deixara o Passeio Publico, pacato e frondoso - um obelisco, com borrões de bronze no pedestal, erguia um traço cor de açúcar na vibração fina da luz de Inverno; e os largos globos dos candeeiros que o cercavam, batidos do sol, brilhavam, transparentes e rutilantes, como grandes bolas de sabão suspensas no ar.” (em: Castel-Branco et al., 2001, p.142)

NA AVENIDA DA LIBERDADE

Avenida da Liberdade nasceu através de um homem com um sonho europeu: dar um *boulevard* a Lisboa (Dias, 1992). Este, era José Gregório de Rosa Araújo que, mesmo com a oposição da população, visto que este projecto poria fim ao Passeio Público que era, a par com o Chiado, o centro da vida social lisboeta, lutou contra tudo e todos e viu o seu sonho realizado e eventualmente apreciado, tal como se pode ver na descrição da vida da Avenida por Alberto Pimentel, em *Vida de Lisboa* de 1900:

“(...) entro de repente na Avenida. Oh! Santo Deus! Fiquei deslumbrado como quem, tendo acabado de acordar, abre uma janella n'um dia claro. (...) Mas que vi eu, que pudesse justificar este vehemente soliloquio! Ah! Sabem o que vi? Duzentas, trezentas carruagens, brilhantes de vernizes e brações, tiradas por cavallos magníficos, governadas por cocheiros encadernados em boas librés, subir a Avenida, descer a Avenida, tornar a subir, tornar a descer, passar, voltar, a trote moderado, para que a gente pudesses ver á vontade as caras felizes, resplendorosas das pessoas que essas duzentas carruagens conduziam. (...) E deixem chegar a Lisboa os deputados, sem subsidio. Vel-os hão de carruagem aos trez em cada banco (...) alegres, bem-dispostos, de violetas ao peito, de charuto na bocca, passeiando na Avenida o seu único diploma ou o seu duplicado de diploma, sem sequer se lembrarem do subsidio que Deus lá tem, vai para dois mezes.” (Alberto & Pimentel, 1900, pp.80-82)



Figura 14 - Bilhete-postal da Avenida da Liberdade (Fonte: Autora)



Figura 15 - Bilhete-postal da Avenida da Liberdade (Fonte: Autora)

O seu nascimento, numa época em que não se datavam as grandes obras, tem marcado como data da sua inauguração, o casamento do príncipe D. Carlos com a princesa D. Amélia de Orléães, a 25 de Maio de 1886. E assim, ganharam fama os carnavais na Avenida. A Avenida

tinha clientela, não seria apenas uma estrada rumo a nenhures. Lisboa continuava a passar por ali (Dias, 1992).

Por volta de 1900 podia-se descer a Avenida a pé, em cima de terra batida. Hoje o trânsito não o permite.

Hoje, é a mais poluída da cidade e com muito ruído, é o centro económico de Lisboa. As lojas que encontramos nas avenidas parisienses também têm lugar na Avenida da Liberdade.

Foi e é palco de movimentos culturais, políticos e sociais. A sua imagem é inabalável e identificada por todos os lisboetas.

4. METODOLOGIA

4.1 REVISÃO BIBLIOGRÁFICA

Nos últimos anos, têm vindo a ser desenvolvidas, adaptadas e experimentadas várias metodologias que permitem a recolha de dados sobre a relação existente entre um dado lugar e as pessoas que o utilizam, como a avaliação pós-ocupação, mapear comportamento e observação participativa, abaixo descritas.

4.1.1 AVALIAÇÃO PÓS-OCUPAÇÃO⁸

O POE - abreviatura do inglês Post Occupancy Evaluation - é um processo para avaliar edifícios (ou espaços ao ar livre) de uma forma rigorosa e sistemática, que após a sua construção deverá ser utilizado por algum tempo. O POE foca-se nos ocupantes (utilizadores) e as suas necessidades e traduz informação relativa às consequências resultantes de anteriores designs (Preiser et al., 1988). Esta metodologia foi desenvolvida nos Estados Unidos da América, de modo a responder a questões sobre como é que os espaços públicos são utilizados, como é que funcionam e que elementos são negligenciados ou admirados. Desenvolvido por Wolfgang F. E. Preiser, Harvey Z. Rabinowitz e Edward T. White, o sistema POE é uma ferramenta de avaliação sistemática de um espaço já desenhado e utilizado, na perspectiva dos seus utilizadores (Marcus & Francis, 1998). O processo descreve-se em 3 passos (Marcus & Francis, 1998):

1) Visitar o local várias vezes e observar: quem utiliza o espaço? (homens, mulheres, casais, grupos, indivíduos sozinhos, jovens, idosos, etc.); onde é que estão? (ao sol? à sombra? sentados nos bancos? por todo o lado?); e o que é que estão a fazer? (comer? falar? observar? deambular? etc.) Apesar de ser útil avaliar estas questões individualmente, devem ser combinadas – Quem é que está a fazer, o quê, onde e com quem?

2) Tirar notas no local – o que é que as pessoas fazem e como é que utilizam o espaço.

3) Recomendar mudanças (utilizar os dados obtidos para propor mudanças, acrescentar algo ao espaço, etc.) que levem a um espaço melhor para as pessoas – isto é, de modo a criar ambientes desenhados para realizar as necessidades dos utilizadores. Não esquecer que quantas mais comodidades o espaço providenciar (como restauração, entretenimento, programas) maior será o seu sucesso.

⁸ Do inglês *Post occupancy Evaluation*.

Esta metodologia utiliza vários métodos, como a observação participativa para experimentar o local – mapas - com o conteúdo e contexto, de modo a descobrir comportamentos possíveis e desenhar mapas de comportamento – entrevistas, resumos da informação recolhida – uma agregação dos mapas por tipos e tabelas – uma análise útil com base nos dados recolhidos e por fim a definição de problemas e o redesenhar do espaço.

Nos Estados Unidos da América, o POE tem sido desenvolvido, quer em termos teóricos como práticos a nível académico. Por exemplo, na Universidade de Wiconsin, em Milwaukee, vários professores e alunos do Departamento de Arquitectura, têm publicado aplicações desta metodologia em vários tipos de edificado, como centros de dia para idosos e crianças. Na Universidade do Novo México, sob a alçada de Wolfgang F.E. Preiser, estudantes do Departamento de Arquitectura, publicaram também várias aplicações desta metodologia, referentes ao espaço ao ar livre dos *campus* universitários, entre outros (Marcus & Francis, 1998).

4.1.2 MAPEAR COMPORTAMENTOS⁹

Esta metodologia, desenvolvida nos anos 70, para estudos comportamentais em ambientes *indoor*, foi aplicada de início em estudos sobre comportamentos nas crianças, em ambientes *outdoor* nomeadamente em bairros residenciais. É um método utilizado principalmente no estudo de comportamentos de crianças e famílias, mas as suas aplicações não têm limites.

É descrita por Moore e Cosco (Moore & Cosco, 2010) como um método de observação discreto e objectivo, que permite medir o uso do espaço. Os dados compilados revelam padrões de comportamento que permitem visualizar actividades físicas ou comportamentos em configurações espaciais específicas. É apresentado de um ponto de vista normativo, como parte de uma aproximação metodológica destinada a melhorar a qualidade das relações entre o meio envolvente e as pessoas. Este método pode fornecer informações sobre relações entre o meio envolvente e comportamentos. Pode responder a questões como: que configurações ou componentes são mais utilizados [ou] que componentes físicos comportam quantidades significativas de actividade física, interacção social, ou interacções entre diferentes etnias. Os mapas e gráficos obtidos, acompanhados por descrições estatísticas, podem dar força ao processo de decisão ou realização, utilizando uma linguagem visual perceptível, necessária para a área do design. O método permite interligar componentes ambientais com variáveis de comportamento operacionais (Moore & Cosco, 2010).

No processo de aplicação da metodologia, os mapas de comportamentos são compilados através de observações directas aos indivíduos *in situ*, onde tanto as variáveis do meio em si como as variáveis comportamentais são observadas em simultâneo.

⁹ Do inglês *behaviour mapping*.

Para desenvolver um protocolo deste método várias medidas são típicas: estudar os limites do espaço, os limites dos cenários comportamentais¹⁰, sessões de observação (ou de recolha de dados no local) e agendamento das sessões e número, duração e rondas de recolha de dados.

Os limites dos cenários comportamentais são as subáreas do local que podem ser definidas através de marcas no chão ou componentes físicos tais como passeios ou locais de encontro como um miradouro.

As sessões de observação são definidas com base na dimensão do lugar e densidade de utilizadores a observar, pelo número de rondas por sessão, pela duração destas e por intervalos de observação (Moore & Cosco, 2010).

Os conceitos chave desta metodologia são os cenários comportamentais desenvolvidos por Barker em 1976 e Heft em 2001 e as *affordance* de J. Gibson em 1976 e E. Gibson e Pick em 2000. Juntos, oferecem uma base comum para investigadores e designers para analisar ambientes e utilizar os resultados obtidos de modo a melhorar o design dos mesmos (Moore & Cosco, 2010).

O estudo de comportamentos humanos num dado ambiente é extremamente complexo, estando sempre dependente do meio sociocultural e da história individual, tanto do observador como do observado. Para efeitos de aplicação desta metodologia, o observador é aqui entendido como um elemento externo ao ambiente que regista e apreende o meio e as acções da relação entre espaço e indivíduos consequentes.

Para tal, é necessário entrar no mundo da psicologia ecológica e serão aqui abordados conceitos como percepção, *affordances* e cenários comportamentais, de modo a esclarecer o contexto no qual o observador se deverá integrar, isto é, o seu *background* como indivíduo é aqui incentivado a alterar-se, de modo a ficar em branco.

Barker descreve o conceito de cenários comportamentais como os sub-espacos de uma dada área e os possíveis padrões previstos de comportamento, que acatam. Abrange entidades e eventos, pessoas, objectos e comportamentos, bem como processos dinâmicos como o som e a sombra. Aplicado ao design, este conceito proporciona um veículo, inestimável, para especificar funções de subáreas e colocá-las em relações apropriadas com o espaço (Moore & Cosco, 2007).

Este conceito tem sido aplicado em investigações de design ambiental, em várias áreas com diversos graus de complexidade. É aplicado como uma unidade de análise em estudos de comportamentos e providencia um método para subdividir um ambiente ou áreas comportamentais, de modo a que estes possam ser interligados directamente, essencial para compreender o impacto do design em certos comportamentos e para guiar intervenções futuras. Como uma unidade de análise, cria uma linguagem comum que permite relacionar o

¹⁰ Do inglês *behaviour setting*

design com a investigação, desagregando o meio ambiente exterior ou áreas específicas nas suas formas funcionais como um designer faria (Moore & Cosco, 2010).

Com a abordagem ecológica de Gibson, a psicologia adquiriu um novo modelo para entender a percepção como mais do que o olhar ou o apreender da paisagem através da identificação de estímulos, independentes das acções do apreensor. De facto, as acções facilitam a detecção de propriedades ambientais. O conceito de *affordances*, nasce com base nos estudos de Gibson, sobre a abordagem ecológica na percepção visual, quando através da perspectiva ecológica aquilo que é imediatamente apreendido¹¹ é aquilo que o ambiente pode proporcionar¹², ou seja, os seus *affordances*.

As *affordances* são propriedades relacionáveis com o ambiente, tidas como referências para um dado indivíduo. São propriedades perceptuais do ambiente que têm um significado funcional para um indivíduo. Por exemplo um degrau com 15 cm, localizado numa área pública, pode funcionar como um marco de limite para um adulto, delinear o limite de uma região para outro e pode causar um tropeção se estiver distraído. No entanto, para uma criança, o mesmo passeio, pode funcionar como assento, uma estrutura para trepar, saltar por cima ou uma barra de equilíbrio (Heft, 2010).

Affordances não são construções mentais que o receptor ou apreensor de um ambiente impõe, subjectivamente no mundo, nem são interpretações de um mundo físico. São propriedades do ambiente que são, ao mesmo tempo objectivamente reais e significativamente psicológicas, isto é, na psicologia, a realidade objectiva é o atributo de um domínio físico que se destaca do indivíduo e o significado psicológico é a propriedade subjectiva que reside no indivíduo. São as propriedades funcionais de um ambiente para um indivíduo. Embora seja possível apreender *affordances* de um ponto fixo vantajoso, estas são sempre sobre as acções realizadas. Indicam o que se pode fazer num dado contexto e que actividades são excluídas (Heft, 2010).

Então como é que uma análise de *affordances* à paisagem se processa? Inicialmente é preciso identificar as *affordances* potenciais do ambiente, de um ponto de vista que considere as perspectivas dos utilizadores dos contextos desse ambiente. Para tal, as actividades individuais de um grupo representativo podem ser observadas no ambiente de interesse, ou seja, a observação sistemática de actividades de todos os dias no mesmo ambiente irá mostrar as propriedades de *affordances* desse ambiente. (Heft, 2010)

As *affordances* são essencialmente sobre funções. O seu carácter relacional convida à consideração específica de actividades possíveis num dado contexto ambiental. Identificam possibilidades de acção, bem como restrições às acções. As *affordances* não são só comuns propriedades do ambiente para as quais os indivíduos olham indiferentemente, são valiosas experiências cheias de significado, que no decorrer de uma acção e no contexto histórico social, onde o indivíduo se insere, podem ser sedutoras ou repelentes. Uma *affordance* existe

¹¹No original em inglês *perceived*

¹²No original em inglês *affords*

como a intersecção entre o comportamento do sujeito em conexão com o ambiente. Considera o indivíduo e o meio como um sistema interactivo (Heft, 2010).

Aplicado ao design de um espaço, este conceito pode ser utilizado para identificar e analisar semelhanças e diferenças entre os possíveis cenários comportamentais, sejam estes equipamentos de recreio, áreas de areia, caminhos ou vegetação (Moore & Cosco, 2007).

Aplicado à gestão e design ambiental, o conceito de *affordance* pode ser utilizado para identificar e analisar semelhanças e diferenças entre cenários comportamentais. Pode explicar como é que certas variações nos detalhes do design de um espaço, permitem variações de actividades em cenários comportamentais do mesmo tipo (Moore & Cosco, 2010).

Este método tem sido desenvolvido em vários estudos que utilizam métodos-mistos¹³ como por exemplo um estudo realizado por Robin C. Moore e Nilda G. Cosco, “O que é que permite desenhar um parque inclusivo e universal?”¹⁴, cuja principal questão a responder era “que ferramentas são precisas para criar ambientes de recreio que permitam a inclusão social?”.

A metodologia utilizada baseava-se em mapas de comportamento, estudo de cenários comportamentais, observações no local, entrevistas no local, visitas filmadas e uma análise posterior de modo a obter padrões, variações e usos especiais. Foi aplicada no *Kids Together Park*. As conclusões indicam que o parque atrai grupos de idades, culturas, etnias/raças variadas, cujas experiência é satisfatória, e que as técnicas aplicadas neste estudo podem ser utilizadas para compreender como é que o parque é utilizado e por quem. Juntas, estas informações, podem servir como uma ferramenta para desenhar ou manipular os recursos do parque. Com o tempo, a informação gerada pode ser utilizada para influenciar, a longo prazo, mudanças políticas que permitam um melhor serviço prestado aos seus utilizadores (Moore & Cosco, 2007).

4.1.3 OBSERVAÇÃO PARTICIPANTE

A Observação Participante¹⁵ é um método qualitativo, com raízes em estudos etnográficos tradicionais, cujo objectivo é ajudar os investigadores a considerarem a perspectiva da população em estudo. Através da observação participativa, os investigadores podem também descobrir factores importantes para compreenderem problemas que só surgiram depois do planeamento do projecto. Esta é uma das grandes vantagens deste método, pois, apesar de podermos obter respostas verdadeiras às questões que levantamos no estudo, nem sempre fazemos as perguntas certas. Como tal, o que aprendemos com esta metodologia pode ajudar, não só a perceber os dados recolhidos com este método, mas também com outros e

¹³ Do inglês *mixed methods*, adaptado de (Duarte, 2009)

¹⁴ Original em inglês: *What makes a park inclusive and universally designed?*

¹⁵ Do inglês *Participant observation*, adaptado da definição de (Correia, 2009)

desenvolver questões dentro de outros métodos, que permitam uma melhor compreensão do fenómeno humano a ser estudado.

Resume-se em 6 passos:

- 1 - Determinar o objectivo deste método no contexto do estudo a realizar;
- 2 - Determinar a população a ser observada;
- 3 - Definir locais de observação;
- 4 - Investigar possíveis interacções;
- 5 - Registrar o observado;
- 6 - Expandir e explorar os registos efectuados.

As principais vantagens desta metodologia são permitir estudar um dado ambiente onde as pessoas interagem, obtendo uma perspectiva interna, um acesso às informações sobre relações e comportamentos de um ponto de vista participativo e como parte integrante desse ambiente, podendo trazer novas informações e/ou questões para o estudo ou projecto a ser desenvolvido, bem como desenvolver outro ponto de vista sobre os dados recolhidos ou a recolher. As desvantagens prendem-se com a exigência de tempo e pelo facto de que os dados recolhidos dependem maioritariamente da memória do observador, disciplina pessoal e empenho.

O observador participativo assume como função observar as pessoas enquanto realizam actividades, como se não estivesse no local; participar em algumas das actividades realizadas, seja de modo a entender algumas delas melhor ou para passar despercebido, não chamando a atenção sobre si; interagir com as pessoas fora de um ambiente controlado, seja numa paragem de autocarro, num café ou outro local;

No fundo é observar atentamente as aparências, as dinâmicas de interacção, comportamentos físicos e gestos, os espaços privados e públicos, o tráfego humano e quem se destaca.

Estas observações deverão ser registadas num bloco ou qualquer tipo de suporte de escrita, por tópicos, palavras-chave ou frases e depois desenvolvidas e expandidas (Mack et al., 2005).

4.2 METODOLOGIA PROPOSTA

No ponto 4 avaliou-se a evolução histórica da Avenida da Liberdade e concluiu-se que esta assumiu e assume um papel muito importante como espaço público da sociedade lisboeta, tendo sido por isso, escolhida como caso de estudo.

A revisão histórica realizada em conjunto com a revisão bibliográfica das diversas metodologias utilizadas para avaliar espaços públicos, serviram de base para a elaboração da metodologia aqui proposta.

Desta forma, com o objectivo de realizar uma análise ao espaço pedonal oferecido por um espaço público de Lisboa, a Avenida da Liberdade, surgiu a necessidade de adaptar e desenvolver uma metodologia baseada nas referidas no ponto anterior e que responda às questões que se pretendem analisar. Esta surge como consequência do carácter particular e peculiar que apresentam. Os métodos e técnicas que têm sido desenvolvidos para estudar ambientes e meios urbanos, através do ponto de vista de quem os frequenta – as pessoas - têm não só que ter em conta as características socioculturais dos espaços mas da ou das sociedades que os utilizam, criam e desenvolvem. A própria necessidade de um espaço público, no seu sentido mais amplo, varia entre regiões, países e mesmo de cidade para cidade e até na própria cidade de zona para zona. O clima, os hábitos, as normas sociais, a economia, a política, tudo isto são factores que influenciam a análise de um lugar público.

Como tal, o que se procurava era criar uma adaptação, para o caso particular de um espaço público da cidade de Lisboa, isto é, utilizar/adaptar uma metodologia que recorra a vários métodos (métodos mistos), de modo a criar uma metodologia, também ela baseada na complementaridade de vários métodos, nomeadamente, a Observação Participante (Mack et al., 2005) e Mapear Comportamentos (Moore & Cosco, 2010), que permite um estudo das actividades realizadas no dia-a-dia nos espaços públicos da cidade de Lisboa, do que acontece ou não acontece, do que é oferecido aos seus utilizadores, quem são esses utilizadores e o que estes querem ou necessitam ou simplesmente gostariam de ver.

Esta metodologia (Figura 17) surge, assim, da adaptação e desenvolvimento de outros métodos, referidos no ponto 4. É uma metodologia que utiliza vários métodos e elementos que se completam e validam mutuamente. (Figura 16) e que permite uma avaliação ao espaço (considerando sempre o ponto de vista do peão) dividida em várias partes:

- 1) relativa ao contexto histórico e intervenções passadas, no espaço;
- 2) ao contexto sociocultural do mesmo;
- 3) à localização, desenho e condições/características gerais do espaço;
- 4) à utilização do espaço e actividades realizadas pelas pessoas
- 5) quem são essas pessoas;

Validada sob a forma de inquéritos, de modo a que seja possível recomendar alterações ou redesenhar o espaço.

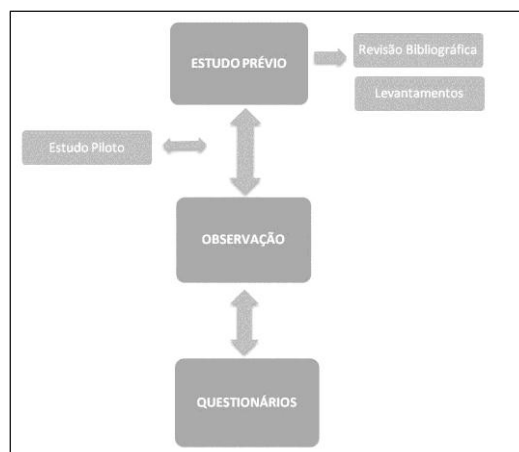


Figura 16 – Metodologia proposta: esquema representativo da relação entre métodos

Para aplicar a metodologia proposta, foi necessário desenvolver métodos de recolha de dados, nomeadamente para respeitar os pontos 3 e o ponto 4. Para tal um estudo piloto foi realizado no início do mês de Maio de 2011.

METODOLOGIA PROPOSTA	
1. Contexto histórico e sociocultural	<ul style="list-style-type: none"> •Prevê a realização de uma revisão histórica.
2. Características e componentes físicas	<ul style="list-style-type: none"> •Prevê a realização de levantamentos no local ou junto de entidades responsáveis, e a identificação de componentes físicos. •Prevê uma análise e identificação dos principais componentes e características físicas do espaço; Uma avaliação das condições e conflitos com a circulação pedonal.
3. Registo de Observações e Mapeamento de Comportamentos	<ul style="list-style-type: none"> •Prevê que exista um observador que registe comportamentos que ocorram no espaço. •Prevê uma recolha de dados como quem é que utiliza o espaço – homens, mulheres, idosos ou crianças – o que é que é realizado no espaço ou que funções e/ou potenciais este oferece/permite – andar, correr, comer, sentar, conversar – quantas pessoas utilizam o espaço – quantas sobem, descem, entram, saem, sentam-se, estão. •Deve ser realizado através de anotações, num qualquer suporte de escrita, e do registo das mesmas em mapas, de modo a identificar e localizar actividades ou ocorrências. •Prevê uma observação prévia ao local de modo a que o observador consiga identificar pontos estratégicos de modo a que o seu campo de visão seja amplo e preciso, a partir dos quais os comportamentos e actividades observadas, serão mapeadas e contabilizadas. Por exemplo: - entrar e sair do metro, atravessar estradas ou cruzamentos, a realização de actividades específicas como andar, sentar e permanecer, conversar, realizadas por “x” homens, mulheres e crianças. •Os registos e mapeamentos deverão ser realizados em intervalos com a mesma duração – a duração do intervalo pode variar entre 1 minuto e 20 minutos, dependendo da área a observar e quantidade de registos a realizar, isto é, depende do tacto e das informações obtidas numa primeira visita ao local - em diferentes períodos, seja em diferentes horários do mesmo dia, durante a semana ou aos fins-de-semana, ou em acontecimentos/eventos específicos. •Para que se compreendam que actividades as condições físicas que o espaço possui potenciam e que, sejam interpretadas e conhecidas as affordances – acções possíveis e complementares ao que o espaço oferece ou poderá oferecer. •Obtém se “o quê e o quem” deste espaço, i.e.”quem são os utilizadores do espaço e que actividades nele realizam”.
4. Questionários aos utentes do local e/ou à população em geral.	<ul style="list-style-type: none"> •Permite confirmar e complementar os dados recolhidos anteriormente, bem como descobrir outros não contemplados e perceber que imagem, que valor tem para a população em geral – utilizadores e não utilizadores. Os questionários, no local, online ou sob qualquer outra forma, devem ter em conta que o tipo de análise a realizar será sempre do ponto de vista do peão.

Figura 17 - Metodologia proposta

4.2.1 ESTUDO PILOTO

Numa primeira fase foram realizadas observações de modo a ter uma noção de quais actividades os peões realizavam na Avenida da Liberdade e em que espaços ocorriam. Consequentemente, foram definidas as actividades que seriam registadas e, dada a extensão da Avenida, em que áreas seriam estas observadas e registadas.

Numa segunda fase, prepararam-se quadros nos quais constavam as actividades seleccionadas, divididas por grupos etários (adultos, idosos e crianças) e por sexo (feminino e masculino), mapas do local por zonas e uma simbologia que representa as actividades a registar.

Numa terceira e última fase, os quadros, mapas e respectivas simbologias foram testadas no terreno, isto é, durante uma ida ao terreno e num intervalo de 10 minutos, foram observadas e registadas, em simultâneo, nas tabelas e nos mapas – recorrendo à simbologia definida – o número de incidências em cada actividade, pré-seleccionada, por grupo etário e por sexo.

Obtendo resultados satisfatórios com o estudo piloto realizado, os métodos utilizados para a recolha de dados encontram-se abaixo descritos.

4.2.2 PROCESSOS DE RECOLHA DE DADOS

Referentes aos pontos 3 e 4 da metodologia proposta;

Para regulamentar e comparar os resultados a obter com o ponto 3 da metodologia proposta, foi desenvolvido e testado no estudo piloto, um método de recolha de dados baseado em zonamentos, para o registo de actividade e realização dos mapas de comportamento na Avenida da Liberdade:

Dividiu-se a Avenida em 5 zonas/troços de maior actividade e/ou presença de utilizadores e seleccionaram-se pontos estratégicos de modo a que o observador se encontre num ponto fixo. Foram também seleccionadas algumas travessias de modo a entender os fluxos pedonais que atravessam a Avenida da Liberdade nos sentidos N-S e E-O, bem como as entradas do Metro.

4.2.3 AS ZONAS E OS PONTOS DE OBSERVAÇÃO

As zonas e os pontos de observação: as zonas foram definidas com base na localização e características em comum. Os pontos indicam o ponto de observação a partir do qual os dados foram recolhidos e desenhados os mapas de comportamento. (Anexo 1)

ZONA 1

Situada no 1º troço da avenida, caracteriza-se por ser a entrada para quem vem da Praça Marquês de Pombal. É uma zona de transição, entre um espaço aberto, sem tecto para o interior de uma avenida ladeada por edifícios, cuja presença de vegetação cria um tecto à escala humana. Para esta zona seleccionaram-se dois pontos de observação: os pontos 1 e 2, para que se registassem actividades realizadas e se criassem mapas de comportamento. Este troço termina no cruzamento entre a Avenida da Liberdade e a Rua Alexandre Herculano.

Travessia A – esta zona marcada pelo cruzamento com a Rua Alexandre Herculano surge como um corte no caminho pedonal e serve de acesso a outras zonas que rodeiam a Avenida. Nesta zona foram seleccionados 4 pontos de observação fixos, de modo a que o observador possa registar os fluxos pedonais nas travessias. Os pontos a, b, c e d.

Acesso Metro - Estes acessos ao Metro localizam-se no extremo Sul da zona 1, um de cada lado da Avenida, fazendo a ligação com as zonas 1 e 2. Seleccionaram-se os pontos M1 e M2 para registar os fluxos pedonais de entrada e saída destes acessos.

ZONA 2

O 2º troço da Avenida da Liberdade, situado entre o cruzamento com a rua Alexandre Herculano e o cruzamento com a Rua Barata Salgueiro. É o primeiro troço interno e “fechado” da Avenida.

Seleccionaram-se os pontos 3 e 4 para a realização de mapas de comportamento e registo de actividades.

Travessia B – É o cruzamento com a Rua Barata Salgueiro que surge como mais um corte no percurso pedonal e que mais uma vez marca o acesso a áreas circundantes da Avenida. Seleccionaram-se os pontos e, f, g e h para que se registassem os fluxos pedonais que o atravessam.

ZONA 3

Situa-se entre o cruzamento com a Rua Barata Salgueiro e um outro corte no caminho pedonal por pequenas zonas de estacionamento. Define-se por ser um importante ponto cultural, marcado pela presença dos teatros São Jorge e Tivoli. Para esta zona seleccionaram-se os pontos 5 e 6 para criar os mapas de comportamento e registar as actividades aqui realizadas.

Travessia C – É um cruzamento que liga um lado ao outro da Avenida, junto aos teatros. Seleccionou-se o ponto i para registar os fluxos pedonais que atravessam a Avenida neste cruzamento.

ZONA 4

É o troço entre o corte no caminho pedonal provocado pela presença de parques de estacionamento e paragens de autocarro e o cruzamento da Avenida, num dos lados com a Travessa da Alegria e no outro com a Rua das Pretas. Seleccionaram-se os pontos 7 e 8 para registar as actividades e realizar os mapas de comportamento.

Travessia D – É marcada pelo cruzamento entre a Avenida e a Travessa da Alegria e a Avenida e a Rua das Pretas. Nesta zona seleccionaram-se os pontos j e k.

Acesso Metro – Estes acessos ao Metro situam-se dois no extremo Norte e dois no extremo Sul da zona 4. Permitem respectivamente o acesso às zonas 3, 4 e 5. Seleccionaram-se os pontos M3, M4, M5 e M6.

ZONA 5

A última zona considerada para este estudo situa-se entre o cruzamento entre a Avenida da Liberdade e o Largo da Anunciada. Esta zona distingue-se das anteriores pela presença de dois grandes elementos de água, que acompanham o percurso longitudinal nos passeios centrais. Para o registo de actividades e realização dos mapas de comportamento seleccionaram-se os pontos 9 e 10.

NOS PONTOS DE 1 A 10

Estes pontos foram escolhidos como pontos estratégicos, fixos, para registar os comportamentos/actividades e desenhar mapas de comportamento.

Para tal, foram preparadas tabelas (Anexo 2) onde se registaram a data de observação, os intervalos de observação, decididos por 10 minutos considerando a área – de tamanho considerável de cada zona e o clima, e mapas (Anexo 3) de modo a que se registassem, em simultâneo – nos mapas e nas tabelas - as actividades pré-definidas e o número de incidências por sexo e faixa etária – adulto, criança e idoso.

NOS RESTANTES PONTOS

De *a* a *k* foram registados, o número de pessoas, por sexo e por sentido (N-S, E-O) que atravessam numa determinada passadeira da Avenida. Nos pontos referentes aos acessos ao Metro, por sexo e actividade (entradas e saídas). Para tal, foram preparadas tabelas para este efeito. (Anexo 2)

OS INTERVALOS

Para a recolha dos dados pretendidos foram seleccionados vários intervalos, definidos de modo a representarem quatro fases distintas do dia: manhã, hora de almoço, fim de tarde e noite. Como tal, para cada ponto de observação foram efectuados registos, durante 10 minutos.

Período da manhã: 9h00m-10h00m, 10h00m-11h00m

Período da hora de almoço: 12h00m-13h00m, 13h00m-14h00m, 14h00m-15h00m

Período do fim de tarde: 17h00m-18h00m, 18h00m-19h00m

Período da noite: 21h00-22h00

OS QUESTIONÁRIOS

Para realizar o ponto 4 da metodologia proposta, referente à realização de questionários aos utentes do local e/ou à população em geral, desenvolveram-se dois questionários, (Anexos 4 e 5) um realizado *in loco*, na Avenida da Liberdade aos seus utilizadores e outro realizado online à população residente em Lisboa.

As questões que integram estes questionários pretendem, como referido na metodologia, confirmar e complementar os dados recolhidos anteriormente, bem como descobrir outros não contemplados e/ou perceber que imagem e valor tem para a população em geral – utilizadores e não utilizadores. É possível dividir em 4 grupos de questões.

O primeiro grupo de questões a integrar os inquiridos diz respeito ao “quem” e o que é que faz na Avenida da Liberdade. Compreende por isso, os campos de identificação (neste campo será pedido ao utilizador que indique o sexo, a idade e o seu local de residência, o método que utilizou para se deslocar, as actividades “ao ar livre” que realiza (neste campo será pedido aos inquiridos que seleccionem várias actividades que costumem realizar, como passear, correr, andar de bicicleta, encontrar amigos, conversar, sentar a ler ou a ver as pessoas passarem, beber café ou fazer refeições em esplanadas), a frequência com que vai à Avenida da Liberdade (diariamente, esporadicamente, raramente ou nunca) e qual a principal razão para se encontrar nesta (trabalho, actividades ao ar livre, morador, actividades culturais ou de lazer, entre outras).

O segundo grupo diz respeito ao “como” é que os utilizadores da Avenida da Liberdade classificam e entendem o espaço e as suas componentes físicas, sendo pedido aos inquiridos que classifiquem, entre muito fraco e muito bom algumas das componentes físicas do espaço, como passeadeiras, vegetação, mobiliário urbano, ruído, segurança e limpeza.

O terceiro grupo visa perceber o que é que as pessoas acham que faz falta ou deveria ser alterado na Avenida da Liberdade, sendo pedido aos inquiridos que seleccionem uma ou mais opções, nomeadamente iluminação, instalações sanitárias, equipamentos infantis, de repouso e lazer, passadeiras e outros.

O quarto e último grupo diz respeito à imagem e sensações que lhes são transmitidas pela Avenida da Liberdade, sendo pedido aos inquiridos que indiquem três palavras quanto ao que gostam, ao que não gostam e ao que gostariam que existisse na Avenida da Liberdade.

5. ANÁLISE À AVENIDA DA LIBERDADE COMO UM ESPAÇO PÚBLICO

5.1 CARACTERÍSTICAS E COMPONENTES FÍSICAS

De modo a avaliar e compreender que estrutura e componentes físicas oferece aos seus utilizadores, este ponto surge como um levantamento de informações básicas sobre o espaço físico da Avenida da Liberdade.

5.1.1 GERAL

A Avenida da Liberdade com mais de 1 km de comprimento e 90 m de largura é ladeada por quarteirões de relativa dimensão e cruza-se com outras ruas importantes na cidade de Lisboa.

SUPORTE FÍSICO E AMBIENTAL

Fisiograficamente a Avenida da Liberdade caracteriza-se pela existência de duas linhas de cumeeada que convergem, dando origem a um vale cada vez mais encaixado à medida que se aproxima da foz. Este afunilamento é perceptível através do contraste entre a zona dos Restauradores e a zona da Rotunda do Marquês de Pombal, onde as linhas de cumeeada não apresentam uma definição fisiográfica clara.

O eixo da Avenida, que não coincide com o vale natural, decompõe-se em dois tramos de declives diferentes: os Restauradores, que constituem uma zona plana, e a Avenida, acima do cruzamento com a Rua do Salitre, que apresenta declives superiores a 5%. (Lisboa, 2009)

O CLIMA

O agradável clima lisboeta diversifica-se na zona em estudo, devido às referências fisiográficas do desenho urbano, com as suas ruas, praças e jardins e a proximidade ao rio, dando origem a situações climáticas de expressão local que interessa referir.

A temperatura média anual ronda os 16°C, apresentando um período de insolação superior às 3000h anuais. A precipitação oscila entre os 600 e os 700 mm/ano, observando-se um período de estio bem definido. A média anual da humidade relativa do ar é de cerca de 75%.

A confluência das cumeadas que definem o “Vale da Avenida” serve de porta ou barragem às massas de ar que ao longo dele se movimentam, situação que se reforça pelo remate construído da Praça dos Restauradores. Esta situação de barragem dá origem a um fenómeno de retenção de massas de ar que, quando ultrapassado, dá origem às denominadas “brisas da avenida” que ocorrem ciclicamente e podem ser desagradáveis. (Lisboa, 2009)

VOLUMETRIAS

Aqui o papel da vegetação toma uma importância máxima pois, é ela que cria um tecto ao nível do peão. Esta, contrariando as laterais que os prédios formam que, nalguns casos atingem mais de 10 andares, especialmente no primeiro troço entre a rotunda do Marquês de Pombal e o cruzamento com a Rua Alexandre Herculano. Ao longo da Avenida, a volumetria dos prédios vai variando desde 2 a mais de 10 andares, mas quando a vegetação permite que esta seja visível o peão tanto pode ver uma parede gigante como uma lateral de dimensão agradável e cuja arquitectura é aprazível. (Anexo 6)

RUÍDO

Na Avenida da Liberdade são excedidos os limites de ruído previstos na legislação, para o período nocturno e o período diurno – entardecer – nocturno. O tráfego rodoviário é a principal fonte de ruído. (Anexo 7)

POLUIÇÃO

A Avenida da Liberdade é a avenida mais poluída do país e uma das mais poluídas da Europa. “Os níveis de poluição do ar são monitorizados nesta zona na estação de qualidade do ar (EQA) da Av. Liberdade, sendo que esta estação apresenta níveis de poluição dos mais elevados do país e do conjunto das capitais europeias. No que respeita aos níveis de PM10 - poluente atmosférico; partículas inaláveis - a EQA da Av. Liberdade, apresenta valores muito acima do estabelecido na legislação verificando-se, desde o ano de 2001 (data de entrada em vigor do Decreto-lei n.º 111/2002, de 16 de Abril), um incumprimento generalizado dos valores limite estabelecidos para este poluente” (Gomes & Marques, 2008)

5.1.2 O AMBIENTE PEDONAL

Andar na Avenida da Liberdade é uma experiência por si só, e os vários elementos que a compõem permitem que o andar na avenida seja um experimentar de uma das ruas mais importantes para a cidade de Lisboa. Andar na Avenida da Liberdade pode bem ser uma amostra de andar na cidade de Lisboa.

A vegetação, a sombra que fornece e o ambiente meio privado, meio natural que produz, os bancos, nos quais é possível parar para descansar, ler ou observar o que nos rodeia, as montras das lojas ou os detalhes dos edifícios que acompanhamos com o olhar ao descer ou subir a avenida, os desenhos nos pavimentos que acompanham cada passo e mantêm o ritmo, os monumentos, que descrevem e contam uma parte da história da cidade de Lisboa, entre outros elementos que compõem, desenham e estruturam a Avenida da Liberdade, são todos elementos físicos que fazem parte e produzem várias experiências no andar. São eles que criam o ambiente pedonal, o ambiente que rodeia e recebe o peão, quando este se desloca de um ponto para o outro para cumprir um qualquer objectivo ou para um simples passeio.

A VEGETAÇÃO

“A Avenida da Liberdade teve sempre na árvore o seu principal e mais valioso elemento, como valor estético (...) Sendo a árvore o primeiro valor da vegetação da Avenida, e assim como tal considerada desde sempre (...)” (Telles, 1955).

A vegetação é sem dúvida um dos elementos mais relevantes da Avenida da Liberdade. Os alinhamentos de árvores que a acompanham em toda a sua largura, propocionam não só sombra e um tecto à escala humana, bem como uma sensação de bem-estar e mistificidade associadas ao contacto com a natureza, mesmo num ambiente claramente urbano.



Figura 18 - A vegetação na Avenida da Liberdade (Fonte: Autora)

O porte e carácter estético das árvores presentes ao longo de toda a Avenida, cerca de 1000 exemplares, fazem dela um espaço notável.

Entre outros, destacam-se a forte presença de *Platanus x hybrida* e de *Celtis australis* que no seu conjunto representam cerca de 50% dos exemplares arbóreos presentes na Avenida, de *Ulmus procera*, exemplares únicos em Lisboa, *Robinia pseudoacacia* e *Phoenix canariensis*.

São os elementos arbóreos que representam a vegetação presente nesta avenida mas, no Verão, os canteiros centrais são preenchidos por arbustos e herbáceas, que trazem cor e cheiros à Avenida.

A presença de vegetação, intensa e constante ao longo da Avenida, toma um papel de extrema importância na utilização e experimentação desta como ambiente pedonal.

OS PAVIMENTOS

Os pavimentos dos passeios são de uma forma geral construídos em calçada de vidro de pedra lioz e basalto. O uso de cubos de vidro e basalto que criam formas e desenhos nos pavimentos dos passeios é, sem dúvida, tradicional. Os padrões que estes formam variam ao longo da Avenida, podendo indicar onde nos encontramos, uma memória de Lisboa antiga, alguém que marcou a cidade, ou mesmo o nome de uma loja ou edifício.

O EQUIPAMENTO URBANO

Na Avenida da Liberdade existem vários equipamentos que visam de alguma forma criar um ambiente pedonal mais confortável e amigo do peão.

Os bancos: são talvez as peças de mobiliário urbano mais importantes para quem anda. São estes que permitem o parar para descansar, um sítio para sentar e ler o jornal ou um livro, um ponto para observar o que nos rodeia, seja o movimento normal de uma rua cheia de gente a andar para cima e para baixo, a falar ao telemóvel ou a conversar, o tráfego automóvel, uma constante na Avenida com o seu movimento fluído e repetitivo. Os bancos da Avenida da Liberdade são típicos da cidade de Lisboa. Constituídos por ripas de madeira que formam uma peça contínua com assento e costas. São curvos nas extremidades e assentes em pés de ferro fundido com desenhos com formas cornucópias. Encontram-se apenas nos passeios centrais da Avenida, de ambos os lados dos canteiros e sempre virados para a estrada, onde têm uma forte presença. (Anexo 9)

As esplanadas e os quiosques: têm uma forte tradição na Avenida da Liberdade mas mantendo-se apenas por alguns períodos. Recentemente (Maio, 2011), voltaram a fazer parte do mobiliário da Avenida. Cinco quiosques idênticos, acompanhados das respectivas esplanadas, encontram-se distribuídos ao longo da Avenida da Liberdade (Figura 19) e estão abertos todos os dias a partir das 11 horas até às 21h, excepto sextas-feiras, sábados e domingos, cuja hora de fecho passa para as 2h. A sua presença é responsável por uma forte afluência à Avenida da Liberdade, seja durante a semana, como lugar para almoçar ou beber café, como espaço de lazer no fim do dia de trabalho ou durante o fim-de-semana.

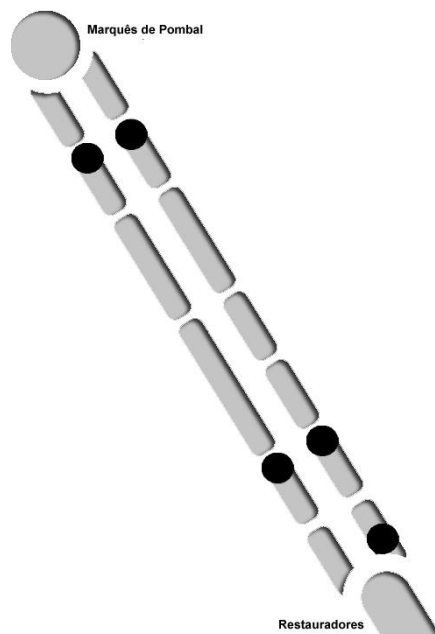


Figura 19 - Representação esquemática: localização dos quiosques da Avenida da Liberdade (Fonte: Autora)

Os candeeiros: também têm um papel muito importante. Existem dois tipos, uns virados para a estrada que iluminam a via automóvel, e no seu topo têm o símbolo da cidade de Lisboa e outros que acompanham os passeios com uma escala mais humana.

Outros equipamentos como papeleiras, suportes publicitários e pinocos também estão presentes.

MONUMENTOS

Na Avenida da Liberdade há vários monumentos e estátuas que constituem a memória não só de personalidades importantes nacionais e internacionais, como de eventos passados.

Entre estes vários elementos, que são parte integrante da paisagem da Avenida, destacam-se as estátuas de Alexandre Herculano, da autoria de Barata Feio (1950); Almeida Garrett do mesmo autor (1950); António Feliciano de Castilho, de Leopoldo de Almeida (1950) e a de Oliveira Martins, também de Leopoldo de Almeida (1952), todas situadas no cruzamento da Avenida com a Rua Alexandre Herculano.

Ao longo da Avenida existem outros monumentos e estátuas de elevada importância como a de Rosa Araújo, de Costa Mota (1936); o monumento aos Mortos da Grande Guerra, de Maximiano Alves e dos irmãos Rebelo de Andrade (1931); a estátua de Simon Bolivar, de Arturo R. Aguilero, que foi oferecida pela Comunidade Portuguesa na Venezuela a Portugal, inaugurada em 1978, e o monumento a Pinheiro Chagas, da autoria de Costa Mota (1908). A

presença de todos estes monumentos marca o carácter e o papel histórico e social que a Avenida assume desde a sua construção.

AS FACHADAS AO NÍVEL DO RÉS-DO-CHÃO

O que acompanha o nosso olhar quando andamos junto aos edifícios, seja a presença de lojas, cafés, arquitectura interessante ou fachadas brancas, influenciam o nosso passo e a quantidade de tempo que passamos na rua. O andar torna-se tanto ou mais interessante quanto maior for a diversidade e complexidade que as fachadas dos edifícios oferecem (Gehl, 2004).

Na Avenida da Liberdade as fachadas que acompanham o olhar do peão variam entre uma arquitectura interessante e detalhada, montras de lojas ou cafés, paredes brancas sem interesse ou entradas para edifícios empresariais ou habitacionais. (Anexo 10)

O TRÁFEGO AUTOMÓVEL

A Avenida da Liberdade

“é uma das principais vias de tráfego existentes em Lisboa, com congestionamentos frequentes e grande fluxo de veículos. Trata-se de uma via com elevado grau de importância na circulação rodoviária, quer por constituir um acesso aos locais mais centrais da cidade, como a zona da Baixa Pombalina, quer por constituir um ponto-chave na entrada e saída da cidade (pela Auto-Estrada de Cascais – A5, e pela Auto-Estrada do Sul – A2) ”. (Gomes & Marques, 2008)

6. RESULTADOS DAS OBSERVAÇÕES E MAPAS DE COMPORTAMENTOS

Para conhecermos a Avenida da Liberdade como um espaço público, uma rua que funciona como um espaço primário para as actividades do dia-a-dia, é necessário compreender como é que esta funciona. Os resultados obtidos foram analisados, de modo a descobrir o quem, o quê, o onde e o quando da Avenida da Liberdade.

São o quê, o quando, o onde e o quem, que definem a Avenida da Liberdade. Para descobrir o quê - que actividades as pessoas realizam no espaço pedonal da Avenida - foi necessário observar e experimentar o espaço e como resultado dessas primeiras observações e experiências foi possível identificar 5 categorias de actividades realizadas pelos utilizadores da Avenida: atravessar o espaço automóvel, utilizar os transportes públicos, andar, sentar e permanecer/estar.

Utilizar os transportes públicos refere-se às actividades de apanhar o autocarro ou de entrar e sair do metro, isto é, traduz o chegar e o partir da Avenida. Atravessar o espaço automóvel é inevitável numa avenida onde o automóvel domina e tem implicações em todas as actividades pedonais. Andar, seja sozinho, aos pares ou mesmo em grupo, define o ambiente pedonal. Sentar, sozinho, acompanhado, a ler ou nas esplanadas, transmite a capacidade do espaço de fornecer zonas de descanso ou convívio. Estar e permanecer, neste caso, utilizar o espaço, traduz actividades que vão para além do andar e sentar, como o estar parado sozinho e acompanhado, fazer exercício, passear o cão e brincar.

Assim, para as observações e registos efectuados, de acordo com o método apresentado no ponto 3.2 foram seleccionadas as seguintes actividades: *atravessar a rua* (nos sentidos N-S e E-O), *entrar e sair do metro*, *andar sozinho*, *andar acompanhado* (aos pares), *andar em grupo*, *parar e ficar*, *parar e ficar acompanhado*, *sentar sozinho*, *sentar acompanhado*, *sentar e ler*, *sentar na esplanada*, *correr/fazer exercício*, *andar de bicicleta*, *passear o cão e sem abrigo*.

O quem na Avenida da Liberdade, quem frequenta e realiza actividades neste espaço, o que o torna público, foi dividido por duas categorias: por sexo (feminino e masculino) e por faixa etária (criança, adulto e idoso)

As observações e registos efectuados e que deram origem aos resultados aqui apresentados foram realizados nos meses de Maio, Junho e Julho de 2011¹⁶.

Os dados foram analisados recorrendo ao programa Microsoft Office Excel 2007.

¹⁶ Nos dias 19, 20 e 23 de Maio; 1, 4, 6, 7, 8 e 13 de Junho; 12, 13, 14, 18, 19, 20 e 29 de Julho. As temperaturas variaram entre 22º e 23º no mês de Maio, 24º e 26º no mês de Junho e 28º e 29º no mês de Julho. A presença de vento moderado foi constante nos dias em que se realizaram as observações.

Para compreender a Avenida da Liberdade do ponto de vista dos seus utilizadores, a interpretação dos resultados obtidos dividiu-se em 6 pontos: andar na Avenida da Liberdade, sentar, actividades, o metro, o quem e a distribuição dos utilizadores.

6.1 ANDAR NA AVENIDA DA LIBERDADE

Andar é muito mais do que andar... Andar é um modo de tráfego saudável e amigo do ambiente, mas é muito mais que isso. Andar é experimentar a cidade a um passo apropriado, é olhar para as montras, para os edifícios bonitos, para os detalhes, para outras pessoas, para o movimento do tráfego automóvel, etc.” (Gehl, 2004).

Mas, tal como em muitas outras avenidas e ruas de Lisboa, na Avenida da Liberdade o peão é um elemento secundário. Nas últimas décadas tudo se fez para que a circulação de veículos motorizados fosse facilitada, desde o alargamento das estradas, que obrigou o peão a sujeitar-se a andar no passeio quando há 60 anos a rua era o seu espaço de excelência, a velocidade a que um veículo se desloca, mesmo que cumpra os limites de velocidade e o número crescente de veículos a circularem aumentam a sua insegurança. O peão hoje em dia já não tem as comodidades que tinha há uns anos atrás e andar a pé, tornou-se uma actividade que é muitas vezes perigosa ou difícil.

Na Avenida da Liberdade o peão pode optar por andar junto aos edifícios (faixa lateral) ou nos seus passeios centrais ladeados por estradas. Junto aos edifícios, o peão pode aceder a estes ou olhar para as montras e arquitectura e a maioria dos passeios que são suficientemente largos para que 3 ou 4 pessoas circulem em paralelo, por vezes, e de repente deparam-se com obstáculos, como postes de sinalização automóvel, suportes publicitários e mesmo com veículos mal estacionados, o que torna o percurso bastante incómodo e difícil, especialmente para pessoas com mobilidade reduzida. Por outro lado, o peão pode andar nos passeios centrais, longe dos edifícios, mas rodeado por vegetação.

6.1.1 ANDAR NA AVENIDA DA LIBERDADE SIGNIFICA ATRAVESSAR O ESPAÇO AUTOMÓVEL

Andar na Avenida da Liberdade de uma ponta à outra implica atravessar 6 ou 10 ruas, dependendo de que lado da rua se encontrar e sujeitando-se a um sinal que define quando é que se pode ou não passar. Estas travessias passam para 14 vezes se nos deslocarmos nos passeios centrais. Nas zonas definidas para estudo existem 4 grupos de travessias (Figura 20).



Figura 20 - Esquema representativo dos cruzamentos da Avenida da Liberdade

Na zona 1, o grupo de travessias correspondente à Travessia A representa o cruzamento entre a Avenida da Liberdade e a Rua Alexandre Herculano. Neste cruzamento existem 8 passadeiras, todas com sinais para peões, das quais foram seleccionadas 4.

Neste cruzamento existe um grande fluxo pedonal. Em média 2002,3 peões por hora e por dia o atravessam¹⁷. Este fluxo é muito mais intenso no sentido longitudinal, com uma média de 1443,5 peões por hora num dia, em oposição a uma média de 558,8 peões por hora num dia, que atravessam este cruzamento no sentido transversal (Figura 21)

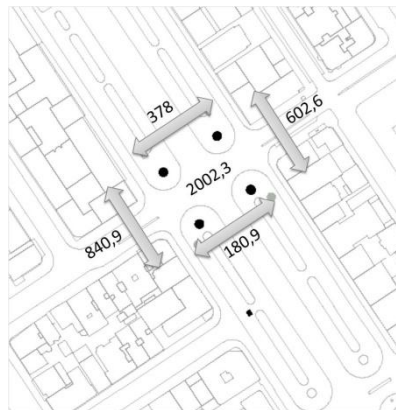


Figura 21 - Número de peões por hora no Cruzamento entre a Avenida da Liberdade e a Rua Alexandre Herculano

No sentido longitudinal o maior fluxo pedonal regista-se entre as 13 e as 15 horas. (em média 31,8 peões por minuto) e o menor fluxo entre as 12 e as 13 horas (em média 17,2 peões por minuto). No sentido transversal o maior fluxo ocorre entre as 14 e as 15 horas (em média 14,1 peões por minuto) e o menor fluxo entre as 9 e as 10 horas (em média 4,6 peões por minuto). (Figura 22)

¹⁷ Os valores médios correspondentes ao número de peões por hora, por dia, por cruzamento, correspondem à soma dos valores médios do número de peões por hora, por dia, obtidos através das contagens realizadas em cada um dos pontos de observação seleccionados para cada cruzamento.

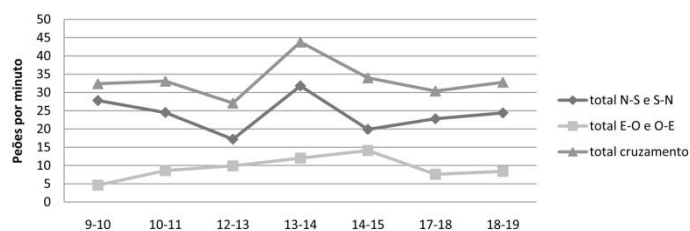


Figura 22 – Número de peões por minuto no cruzamento entre a Avenida da Liberdade e a Rua Alexandre Herculano

Na zona 2, o grupo de travessias correspondente à Travessia B, representa o cruzamento entre a Avenida e a Rua Barata Salgueiro. Existem 8 passadeiras das quais 2 não têm sinais para peões. Foram seleccionadas 4 passadeiras para serem observadas e todas tinham sinais para peões.

O fluxo pedonal registado neste cruzamento é menor do que no anterior. Em média 930,9 peões por hora o atravessam. Com uma média de 682,2 peões por hora o sentido longitudinal apresenta-se como preferencial. (Figura 23) Neste sentido registou-se um maior fluxo pedonal entre as 18 e as 19 horas (15 peões por minuto), e o menor entre as 14 e as 15 horas (valor médio de 7,5 peões por minuto). Por outro lado, no sentido transversal, o maior fluxo ocorre entre as 12 e as 13 horas, (média de 9,5 peões por minuto) e o mínimo entre as 9 e as 10 horas (média de 2,3 peões por minuto). (Figura 24)



Figura 23 – Número de peões por hora no cruzamento entre a Avenida da Liberdade e a Rua Barata Salgueiro

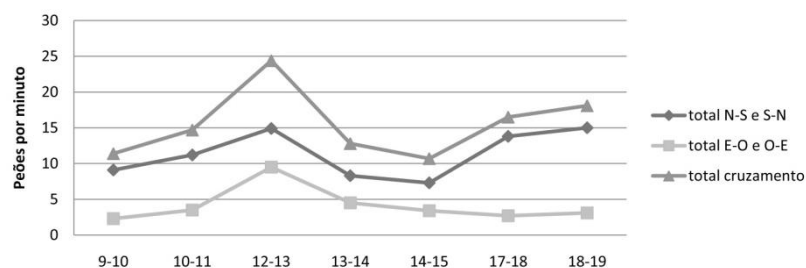


Figura 24 - Fluxos pedonais por minuto no cruzamento entre a Avenida da Liberdade e a Rua Barata Salgueiro

Entre as zonas 3 e 4, junto ao teatro Tivoli e ao cinema São Jorge existem 5 passadeiras das quais 4 têm sinais para peões. Destas foi seleccionada uma para este estudo, atravessada em média por 172,3 peões por hora. (Figura 25) Os dados recolhidos indicam baixos fluxos pedonais no sentido transversal, sentido que até aqui tem tido resultados pouco significativos, demonstrando uma preferência, da parte do peão, pelo sentido longitudinal – descer ou subir a Avenida. O maior fluxo pedonal ocorre entre as 12 e as 13 horas (4,9 peões por minuto), e o

mínimo entre as 9 e as 11 horas e as 17 e as 18 horas (cuja média corresponde a 2,1 peões por minuto). (Figura 26)



Figura 25 - Fluxos pedonais por hora no cruzamento junto ao teatro Tivoli e o cinema S. Jorge na Avenida da Liberdade

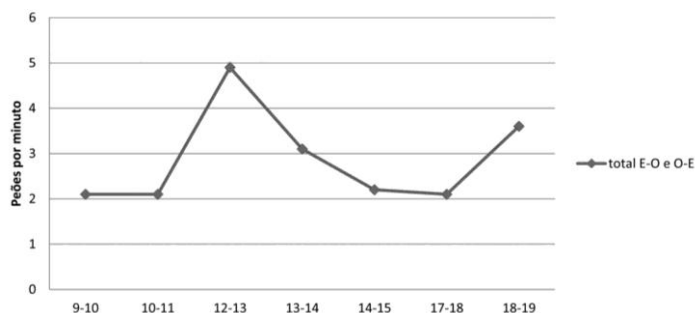


Figura 26 - Fluxo pedonal por minuto no cruzamento junto ao teatro Tivoli e o cinema S. Jorge na Avenida da Liberdade

Na zona 5, onde a Avenida se cruza com duas ruas históricas de Lisboa e onde antes terminava o Passeio Público – A Travessa da Alegria e a Rua das Pretas, existe um cruzamento com 8 passeadeiras, das quais 2 não têm sinais para o peão. As passeadeiras seleccionadas são no sentido longitudinal e registou-se uma média de 1165,7 peões por hora neste cruzamento. (Figura 27)



Figura 27 - Fluxos pedonais por hora no Cruzamento entre a Avenida da Liberdade e as Rua das Pretas e a Praça da Alegria

Os fluxos pedonais que as atravessam são bastante equilibrados ao longo do dia e têm maior incidência entre as 12 e as 13 horas (51,1 peões por minuto) e o menor fluxo ocorre entre as 14 e as 15 horas (34 peões por minuto). (Figura 28)

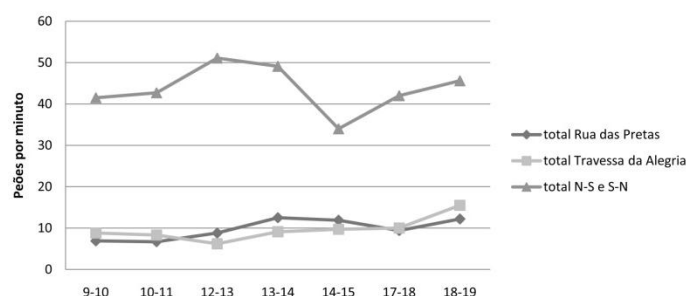


Figura 28 - Fluxo pedonal por minuto no cruzamento entre a Avenida da Liberdade e a Rua das Pretas e a Praça da Alegria

6.1.2 ANDAR NA AVENIDA DA LIBERDADE SIGNIFICA ANDAR SOZINHO, ACOMPANHADO OU EM GRUPO

O espaço pedonal, oferecido ao peão para andar é, ao longo de toda a Avenida, como já foi mencionado, composto por 2 passeios junto aos edifícios e 2 passeios centrais.

Nas 5 zonas que foram distinguidas neste estudo, “o andar” difere de zona para zona, bem como as condições que o espaço pedonal oferece.

Até ao meio da zona 1 a presença de vegetação é inexistente e escassa e dispersa na outra metade, o que implica que a presença dos raios solares seja uma constante ao longo do dia. Andar junto aos edifícios, nesta zona, pode tornar-se complicado devido à presença de suportes publicitários, postes de sinalização automóvel, edifícios em obras e mesmo carros estacionados nos passeios que obrigam o peão a desvios constantes. Nos passeios centrais, com muito menos obstáculos, excepto a presença de paragens de autocarro, o peão desloca-se com mais facilidade.

Os dados obtidos indicam que andar sozinho é, das actividades que representam andar na zona 1, a que mais registos obtive, com uma média de 318 pessoas por hora no intervalo entre as 10 e as 11 horas e 30 pessoas por hora no intervalo entre as 21 e as 22 horas. Andar acompanhado apresenta a média mais alta entre as 17 e as 18 horas (204 peões por hora) mas entre as 9 e as 10 horas não houve incidências nesta actividade nem na actividade andar em grupo, que registou o máximo também, entre as 17 e as 18h (144 pessoas por hora). (Anexo 11)

A zona 2, conta com uma forte presença de vegetação nos passeios centrais, cuja sombra é agradável nos dias de muito calor, mas não quando passam as “brisas da Avenida” e as suas copas densas criam um ambiente um pouco escuro. Nesta zona, a presença de obstáculos nos passeios junto aos edifícios é também uma constante.

Andar na zona 2, tal como na zona 1, é mais representado por andar sozinho, com a média máxima de 852 pessoas por hora, registada entre as 9 e as 10 horas, e a mínimo entre as 21 e

as 22 horas com uma média de 48 pessoas por hora. Andar acompanhado apresenta mais incidências entre as 12 e as 13 horas (348 pessoas por hora), e menos entre as 21 e as 22 horas (36 pessoas por hora). Andar em grupo na zona 2 não foi registado entre as 9 e as 10 horas mas apresenta mais incidências entre as 12 e as 13 horas (média de 180 pessoas por hora). (Anexo 11)

Na zona 3, a vegetação marca uma forte presença e as suas copas pouco densas deixam passar luz suficiente que cria um jogo de sombras no pavimento bastante interessante. Os passeios junto aos edifícios são mais largos mas ainda existem alguns obstáculos presentes.

Nesta zona, as actividades andar estão também mais representadas por andar sozinho, com a média mais elevada registada com 720 pessoas por hora entre as 9 e as 10 horas a mais baixa com 24 pessoas por hora entre as 21 e as 22 horas. Andar acompanhado obteve mais registos entre as 12 e as 13 horas (444 pessoas por hora) e menos entre as 21 e as 22 horas (120 pessoas por hora), enquanto que andar em grupo apresenta mais incidências entre as 10 e as 11 horas e menos entre as 14 e as 15 horas (84 pessoas por hora). (Anexo 11)

Na zona 4, os passeios junto aos edifícios voltam a estreitar e a presença de obstáculos no passeio como obras, saliências de edifícios e sinais de trânsito são uma constante tornando a deslocação mais fácil pelos passeios centrais. Nesta zona andar sozinho regista valores máximo entre as 17 e as 18 horas, 402 pessoas por hora, e mínimos entre as 21 e as 22 horas, 6 pessoas por hora. Por outro lado, andar acompanhado regista valores máximos entre as 14 e as 15 horas (282 pessoas por hora), e mínimos entre as 9 e as 10 horas, (108 pessoas por hora), enquanto andar em grupo, apresenta máximos entre as 13 e as 14 horas (162 pessoas por hora), e mínimos entre as 17 e as 18 horas (18 pessoas por hora). (Anexo 11)

A zona 5 caracteriza-se pela presença de 2 grandes elementos de água nos passeios centrais que apesar de diminuir o espaço pedonal permitem ao peão explorar um elemento diferente. Por outro lado a copa densa das árvores e a escala dos edifícios torna esta zona um pouco escura.

Andar na zona 5 regista valores bastante elevados durante todo o dia. Andar sozinho atinge valores máximos entre as 9 e as 10 horas (648 pessoas por hora), andar acompanhado (408 pessoas por hora) e andar em grupo (162 pessoas por hora). Por outro lado, não foram registadas incidências em andar acompanhado e em grupo entre as 9 e as 10 horas. (Anexo 11)

6.2 SENTAR NA AVENIDA DA LIBERDADE

Sentar é uma actividade vital para uma boa área da cidade. Sem um número suficiente de bancos, a cidade torna-se uma zona de trânsito, onde as pessoas se movem de um ponto para

outro, mas pouco se passa nos espaços públicos. Bancos, confortáveis e bem localizados, fornecem ao utilizador uma oportunidade para descansar e para ficar mais tempo, contribuindo para uma cidade mais viva (Gehl, 2004).

6.2.1 SENTAR NA AVENIDA DA LIBERDADE SIGNIFICA SENTAR SOZINHO, ACOMPANHADO, A LER OU NAS ESPLANADAS

Sentar na Avenida da Liberdade é sentar nas esplanadas, nos bancos que existem, ou sentar em alternativas que permitem sentar. (Figura 29)



Figura 29 - Tipos de sentar existentes na Avenida da Liberdade (Fonte: Autora)

Sentar na Avenida também é diferente de zona para zona.

A própria distribuição e quantidade de assentos varia de zona para zona com excepção das zonas 2 e 5, o tipo de assentos existentes consiste nos tradicionais bancos, descritos no ponto 5.2.3. A excepção nelas existente, são as esplanadas situadas nos passeios centrais.

Sentar na zona 1 é sentar sozinho, acompanhado ou a ler, pois não existem esplanadas nesta zona. Entre as 14 e as 15 horas, período em que foram registadas o maior número de incidências, sentar traduz-se por sentar sozinho, com 48 pessoas por hora e sentar acompanhado, com 90 pessoas por hora. Entre as 21 e as 22 horas ninguém se senta a ler e entre as 9 e as 10 horas e as 12 e as 13 horas não se registou ninguém a sentar acompanhado. (Anexo 12)

Na zona 2, a presença de esplanadas representa uma outra forma de sentar na Avenida. Nesta zona, sentar na esplanada, a partir das 12 horas regista o maior número de incidências, com valores máximos entre as 21 e as 22 horas, com 318 pessoas por hora, e neste intervalo não houve incidências nas outras actividades que representam sentar. (Anexo 12)

Na zona 3 não existem esplanadas e as actividades sentar nesta zona são representadas por sentar acompanhado, que entre as 12 e as 13 horas apresenta uma média de 90 pessoas por hora. No período entre as 21 e as 22 horas a totalidade da actividade sentar é representada por sentar acompanhado, com 12 pessoas por hora. (Anexo 12)

Na zona 4 não existem esplanadas e sentar tem poucas incidências registadas excepto entre as 12 e as 13 horas, onde sentar sozinho apresenta uma média de 42 pessoas por hora e sentar acompanhado 120 pessoas por hora. (Anexo 12)

Na zona 5 existem esplanadas e mais uma vez, estas representam a maioria de actividades sentar, especialmente a partir das 13 horas, e entre as 21 e as 22 horas apresenta uma média de 336 pessoas por hora, o máximo registado entre todas as actividades que representam sentar. (Anexo 12)

6.3 ACTIVIDADES NA AVENIDA DA LIBERDADE

De acordo com Gehl, uma “boa cidade” é uma cidade das pessoas, e uma boa cidade é entendida através da quantidade de pessoas e do tempo que passam nos seus espaços públicos (Gehl, 2004). São as actividades de estar e permanecer no espaço que traduzem o carácter de espaço público, são estas que a definem como tal, juntamente com o sentar. Assim é ou assim devia ser na Avenida da Liberdade.

6.3.1 O QUE SE FAZ NA AVENIDA DA LIBERDADE

Estas actividades também diferem de zona para zona.

Na zona 1, o máximo de pessoas que realizam actividades nesta zona ocorre entre as 18 e as 19 horas, em que a actividade parar e ficar acompanhado atinge uma média de 72 pessoas por hora. Actividades relacionadas com fazer exercício ocorrem principalmente entre as 9 e as 10 horas, 12 pessoas por hora. (Anexo 13)

Na zona 2, actividades que impliquem estar ou permanecer durante um certo período de tempo na avenida atingem um máximo de incidências entre as 17 e as 19 horas, em que a actividade parar e ficar acompanhado apresenta uma média de 48 pessoas por hora. Actividades relacionadas com exercício físico, como correr ou andar de bicicleta só se registaram entre os períodos das 9 e 10 horas, 6 pessoas por hora, as 17 e 18 horas, e 21 e 22 horas – durante este período representam quase a totalidade das actividades permanecer e estar. (Anexo 13)

Na zona 3 as actividades relacionadas com permanecer e estar registam valores máximos na actividade para e ficar, 60 pessoas por hora e parar e ficar acompanhado, 84 pessoas por hora. Passear o cão apresenta valores máximos entre as 10 e as 11 horas, 24 pessoas por hora. Por outro lado entre as 21 e as 22 horas apenas a actividade parar foi registada, com uma média de 6 pessoas por hora (Anexo 13)

Na zona 4 estas actividades estão representadas por parar e ficar e parar e ficar acompanhado, com e respectivamente, 114 pessoas por hora e 132 pessoas por hora. (Anexo 12)

As actividades na zona 5 apresentam uma grande variação entre dois períodos do dia. Sendo que entre as 9 e as 14 horas o número de incidências é bastante elevado e a partir desse período decresce. Parar e ficar apresenta a média mais elevada entre as 12 e as 13 horas, 60 pessoas por hora, e parar e ficar acompanhado entre as 13 e as 14 horas, 72 pessoas por hora. (Anexo 13)

6.3.2 SOCIEDADE E CULTURA NA AVENIDA DA LIBERDADE

Ao longo do ano decorrem na Avenida da Liberdade um outro conjunto de actividade permanecer e estar que reforçam o seu carácter histórico, tradicional e cultural.

São actividades planeadas e organizadas para o público. São um outro lado da vida da Avenida da Liberdade.

Por exemplo, na noite de 12 para 13 de Junho, todos os anos, desde 1932, desfilam na Avenida da Liberdade os bairros de Lisboa. As Marchas Populares assinalam um dos melhores momentos dos Santos Populares de Lisboa, mais especificamente do Santo António, padroeiro da cidade. Nessa noite, a Avenida enche-se de lisboetas e alguns turistas curiosos, e ouve-se sempre alguém gritar que um qualquer bairro é lindo. É uma noite em que a rivalidade saudável entre os bairros de Lisboa também sai à rua. É uma noite em que a Avenida da Liberdade é devolvida aos lisboetas.

A Avenida da Liberdade é também palco de muitas manifestações políticas, sociais ou culturais ao longo de todo o ano.

Muitos eventos isolados são também realizados na Avenida da Liberdade, como recentemente (2011) o final da volta a Portugal em bicicleta, ou o Mega Piquenique, que trouxe o campo à cidade literalmente e milhares de pessoas a uma Avenida cortada ao trânsito e repleta de animação.

6.3.3 A AVENIDA À NOITE

À noite a Avenida da Liberdade torna-se um lugar de mitos e má fama, com muitos sem abrigo e poucas pessoas e a sensação de insegurança toma conta dos utentes. O cinema São Jorge, o Teatro Tivoli e o *Hard Rock Café*, são a par dos quiosques recentemente colocados, os únicos estabelecimentos abertos. Esta má reputação da Avenida está a ser mitigada, não só

pela presença dos referidos quiosques, mas também pela promoção de vários eventos à noite como música ao vivo, pela Associação Passeio Público¹⁸, que pretende devolver a Avenida às pessoas e que começou a organizar eventos específicos para atraí-las.

6.4 O METROPOLITANO NA AVENIDA – TRANSPORTES PÚBLICOS

O metropolitano a par com os autocarros, representam os transportes públicos que dão acesso à Avenida da Liberdade. Ao longo desta existem 6 pontos de acesso ao metro, 2 situam-se na zona 1 e os restantes 4 na zona 4.

Comparando as duas zonas, na zona 1 os fluxos pedonais de entrada e saída do metro são quase o dobro do que na zona 4, mostrando uma maior afluência a esta zona da Avenida. Em ambas existe uma grande diferença entre os fluxos de entrada e de saída entre as 9 e as 10 horas, sendo o fluxo de saída, na zona 1, com 33,9 pessoas por minuto, muito superior ao de entrada, com 3,7 pessoas por minuto. Na zona 4, e para o mesmo intervalo, o fluxo de saída regista 14 pessoas por minuto e o de entrada 1,9 pessoas por minuto. No intervalo entre as 18 e as 19 horas, o fluxo de entrada no metro é superior ao de saída, em ambas as zonas. Na zona 1, o fluxo de entrada regista 14,8 pessoas por minuto e o de saída 10 pessoas por minuto, enquanto que na zona 4, o fluxo de entrada do metro, no mesmo intervalo, é de 10,9 pessoas por minuto, e o de saída de 4,6 pessoas por minuto. (Anexo 14)

6.5 OS UTILIZADORES DA AVENIDA DA LIBERDADE

Perceber quem é que utiliza um dado espaço dá-nos parte da informação sobre as condições que o espaço oferece. A presença de vários grupos sociais, sejam eles distinguidos por faixas etárias com características peculiares ou necessidades específicas, como crianças e idosos ou diversos grupos étnicos, revelam que é um espaço acessível a todos e indica que oferece condições de acessibilidade, conforto e segurança.

Descobrir quem é que são os utilizadores da Avenida da Liberdade significa descobrir a relação entre o espaço público e os peões. A relação entre o espaço, adultos, crianças e idosos traduz a qualidade do espaço. Mostra se as condições que o espaço oferece o tornam acessível, convidativo e aprazível a todos.

¹⁸ A Associação Passeio Público é “uma nova associação formada por empresários e empreendedores que tem como objectivo dinamizar a Avenida da Liberdade em Lisboa, através da promoção periódica e contínua de iniciativas culturais e de lazer com vista a gerar mais tráfego pedonal na zona (especialmente aos fins-de-semana e feriados), devolver prestígio à Avenida e aumentar o volume de negócios para as lojas ali localizadas.” (<http://www.passeiopublico.org/>)

Na Avenida da Liberdade esta dinâmica entre diferentes grupos não existe. Mais de 90% dos seus utilizadores são adultos. A presença de crianças ou idosos é rara. (Figuras 30 e 31)

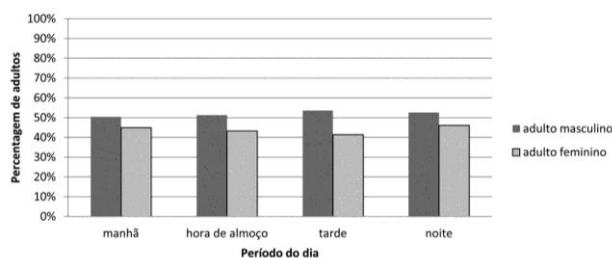


Figura 30 - Percentagem de adultos por sexo na Avenida da Liberdade por período do dia

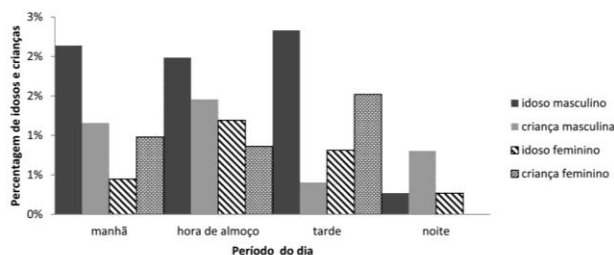


Figura 31 - Percentagem de idosos e crianças por sexo na Avenida da Liberdade por período do dia

6.5.1 QUEM A ATRAVESSAR A AVENIDA

Nos cruzamentos apenas foi possível contabilizar a relação entre homens e mulheres, mas não existem grandes variações neste tema. (Figura 32)

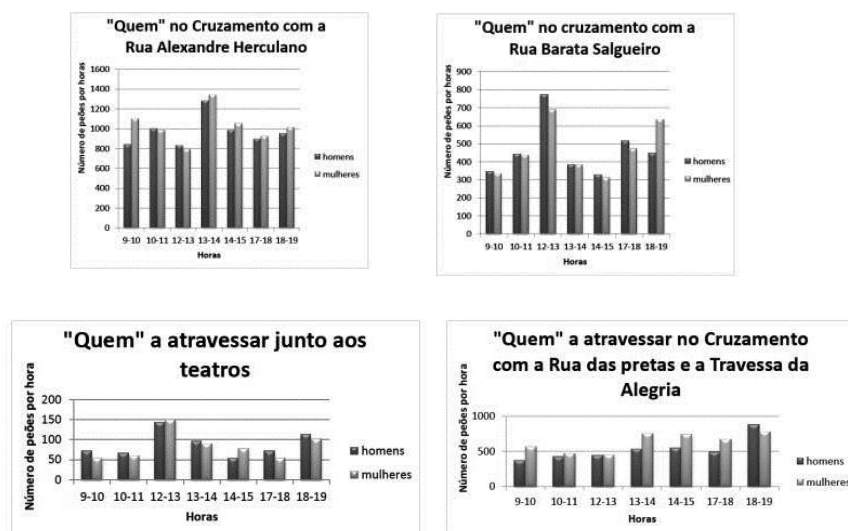


Figura 32 - Quem a atravessar a Avenida da Liberdade

6.5.2 QUEM A FAZER O QUÊ

Mais de 90% dos utilizadores da Avenida da Liberdade são adultos e destes a actividade mais realizada é andar. Andar sozinho é mais realizado por homens, com uma média de 609,75 por hora, ao longo de toda a avenida, em comparação com a média de mulheres a andarem sozinhas, 444,75. Por outro lado andar acompanhado é uma actividade mais realizada por mulheres, com uma média de 382,4 por hora, em comparação com uma média de 329,25 homens a andarem acompanhados por hora. (Anexo 15)

Quanto às actividades realizadas por idosos e crianças, apenas ocorreram incidências em 8 das 13 pré-seleccionadas. Estes dois grupos, que representam apenas cerca de 5 % dos utilizadores da Avenida da Liberdade, realizam actividades distintas entre si.

Actividades como sentar e ler, sentar sozinho, parar e ficar e parar e ficar acompanhado são exclusivas dos idosos. Por outro lado, nas actividades que realizam em comum, são as crianças que apresentam maiores incidências em andar em grupo, com uma média de 37,5 por hora por comparação com 6 por hora nos idosos. Andar sozinho, outra actividade registada em comum aos dois grupos, apresentou mais incidências nos idosos, 39,75 por hora, do que nas crianças, 3 por hora. (Anexo 15)

6.6 DISTRIBUIÇÃO DOS UTILIZADORES

É importante entender quem e que actividades são realizadas na Avenida da Liberdade, mas para perceber e compreender a dinâmica entre estas e o próprio espaço é necessário descobrir o onde. Os mapas de comportamento infra apresentados mostram, por período do dia, a distribuição de peões, ao longo da Avenida da Liberdade. Através deles consegue-se compreender como é que os peões se distribuem ao longo do espaço. Estes mapas de comportamento são o resultado de compilações dos mapas realizados no terreno. O espaço e a sua relação com os peões torna-se então, visível.

No mapa de comportamento correspondente ao período da manhã é visível uma preferência pelos passeios junto aos edifícios (Figura 33a). Por oposição, nos mapas referentes aos períodos que correspondem à hora de almoço (Figura 33b) e ao período da tarde (Figura 33c) a distribuição é uniforme no espaço pedonal. O mapa de comportamento correspondente ao período da noite (Figura 33d) indica a clara preferência pelas esplanadas neste período.



Figura 33- Mapas de comportamento – mostram a distribuição dos utilizadores ao longo do dia. As variações de tons correspondem às horas do dia observadas em cada período e estão representadas por ordem crescente de intensidade do tom. (Anexo 16)

a – corresponde ao período da manhã

b – corresponde ao período da hora de almoço

c – corresponde ao período da tarde

d – corresponde ao período da noite

7. RESULTADOS DOS QUESTIONÁRIOS AOS UTENTES DO LOCAL E À POPULAÇÃO EM GERAL

Os questionários, online e *in loco*, foram realizados durante o mês de Julho.

7.1 QUESTIONÁRIOS REALIZADOS ONLINE

Foi utilizada uma amostra de 226 pessoas, das quais 102 eram homens e 124 mulheres.

A maioria dos inquiridos (58%) tinha idades compreendida entre os 21 e os 35 anos. (Anexo 16)

Os resultados obtidos com a questão “Com que frequência vai à Avenida da Liberdade?” indicam que as respostas variam entre semanalmente (26%), mensalmente (36%) e raramente (29%). (Anexo 17)

Se as respostas à questão “ Com que frequência vai à Avenida da Liberdade” fossem *diariamente, semanalmente ou mensalmente* o questionário remetia directamente para a questão “ Porque é que vai à Avenida da Liberdade?”. 159 inquiridos responderam a esta questão e os resultados, mostram que 37% dos inquiridos vai à Avenida da Liberdade fazer compras, 32% para realizar actividades ao ar livre, 41% para realizar actividades culturais e 26% para trabalhar. (Anexo 17)

Se as respostas fossem *raramente ou nunca* o questionário remetia para a questão “Porque é que não vai à Avenida da Liberdade”. Os resultados obtidos, indicam que a maioria não vai por ficar fora do seu percurso habitual – 52% dos inquiridos responderam “outra” e destes 50% referem ficar fora do seu percurso habitual e a falta de actividades de interesse (35%). (Anexo 17)

Nesta questão se os inquiridos respondessem *Falta de actividades de interesse* o questionário remetia para uma questão de resposta livre “Que actividades gostaria que se realizassem na Avenida da Liberdade?”.

24 inquiridos responderam a esta questão e as respostas obtidas variam entre concertos, feiras, exposições, actividades em grupo, workshops, actividades desportivas ou jogos, mais esplanadas, comércio aberto até tarde, encontros temáticos, teatro ao ar livre e outras actividades culturais e artísticas. Vários inquiridos deram como exemplo as *Ramblas* de Barcelona.

7.2 QUESTIONÁRIO REALIZADOS *IN LOCO*

Os questionários foram realizados no mês de Julho e de Agosto de 2011. Foi utilizada uma amostra de 167 pessoas, das quais 77 eram homens e 90 mulheres.

Os resultados obtidos com este questionário mostram que na maioria, os inquiridos apresentam idades entre os 21 e os 35 anos (64%). (Anexo 18)

E os resultados obtidos com as questões:

“Com que frequência frequenta a Avenida da Liberdade?”, cujas respostas incidem na sua maioria em “Diariamente” (62%). (Anexo 17)

“Porque é que está na Avenida da Liberdade?” cujas respostas incidem em “Trabalho” (71%) e “Outras” (31%) das quais, na sua maioria, são “almoçar” e “ir ao ginásio”. (Anexo 18)

“Como é que se deslocou até à Avenida da Liberdade?” cujas respostas mostram que a maioria dos inquiridos chegou à Avenida utilizando transportes públicos (50%). (Anexo 87)

“Que actividade ao ‘ar livre’ costuma realizar na Avenida da Liberdade”, cujas respostas incidem em “Passear” (58%), Almoçar ou jantar (47%) ou beber café na esplanada” (56%) e “Encontrar amigos” (31%) (Anexo 18)

Foi também pedido aos inquiridos que avaliassem a afirmação “ O espaço é bem utilizado”, cujas respostas obtidas indicam que os inquiridos concordam com esta afirmação (44%). (Anexo 18).

Na classificação de alguns elementos (Anexo 18), os resultados foram os seguintes:

- 1) Passadeiras - 57% dos inquiridos classificaram-nas com “Bom” e 33% com “Fraco”;
- 2) Número de bancos - 61% dos inquiridos classificou com “Bom” e 28% com Fraco”;
- 3) Iluminação - 50% classificou com “Bom” e 40% com “Fraco”;
- 4) O ambiente criado pela vegetação - 65% classificou como “Bom” e 23% com “Fraco”;
- 5) A segurança - 46% classificou com “Bom” e 43% com “Fraco”;
- 6) A limpeza - 50% classificou com "Bom" e 34% com “Fraco”;
- 7) O ruído – 53% classificou com “Muito Fraco”;
- 8) Os elementos de água – 49% classificaram com “Fraco”;

Em na identificação de equipamentos que acrescentariam ou alterariam. Os resultados mostram que 44% alteraria a iluminação, 35% alteraria as passadeiras, 29% o ambiente criado

Mais actividades, mais esplanadas e espaços de lazer são o que os inquiridos gostariam que existisse na Avenida da Liberdade (Figura 36)



Figura 36 - Wordcloud - representação das palavras que traduzem o que os inquiridos gostariam que existisse na Avenida da Liberdade (Anexo 19)

8. SÍNTESE DOS RESULTADOS OBTIDOS

Os resultados obtidos permitem analisar a Avenida da Liberdade como um espaço público. É sem dúvida encarado como tal, seja pelos lisboetas em geral, pelos seus utilizadores em particular, ou mesmo pelos turistas que visitam esta Avenida. Permitiram conhecer as actividades que ocorrem no seu dia-a-dia e ao mesmo tempo perceber, que como espaço físico, oferece condições ou potenciais condições para que estas se realizem e sejam indicativas da sua qualidade, como um espaço público da cidade de Lisboa.

Os dados recolhidos no local mostram, claramente, que a Avenida da Liberdade é um espaço utilizado pelas pessoas, apesar dos conflitos entre as actividades realizadas e as características físicas detectadas.

Os valores apresentados por certas actividades observadas, como a preferência visível pelas esplanadas, ou actividades como andar de bicicleta ou mesmo fazer exercício, são mais do que representativos do potencial da Avenida da Liberdade como um espaço público, no seu sentido literal, são a prova, de que com condições favoráveis, mais actividades, digamos pedestres, ocorreriam ou existiriam mais adeptos deste espaço.

Por outro lado, uma análise rápida à sua origem e significado como espaço sociocultural de grande importância, mostram que, se não fossem os inúmeros projectos cujos objectivos se centravam apenas na circulação automóvel, com as suas terríveis e conhecidas consequências, sejam a poluição, o ruído ou os conflitos existentes com a circulação pedonal, excepção feita ao Passeio Público e aos planos de Ribeiro Telles, a Avenida da Liberdade é entendida como um espaço das pessoas, apesar das suas características físicas não o demonstrarem ou de o complicarem, tanto os dados obtidos e observados, como a percepção dos seus utilizadores, obtida via questionários, o confirma.

Os resultados obtidos foram apresentados em 3 grandes categorias.

8.1 ANDAR NA AVENIDA

Os resultados obtidos nesta categoria descrevem quantidades e padrões do tráfego pedonal presente na Avenida da Liberdade e identificam as características que andar neste espaço possui. Andar na Avenida da Liberdade implica atravessar o espaço reservado ao automóvel, andar sozinho, aos pares ou em grupo.

Para a vitalidade e funcionalidade de um espaço público o conforto do peão tem de ser tido em conta. Um dos elementos chave para o conforto de um peão quando está num espaço aberto urbano é poder atravessar o espaço automóvel frequentemente, sem complicações ou obstáculos.

Esta é uma das condições mais problemáticas da Avenida da Liberdade. Para o peão se deslocar de uma ponta à outra da Avenida, ou seja longitudinalmente, encontra no mínimo 6 interrupções devido à circulação automóvel, este número passa para 10 se, se deslocar no outro lado da rua. Se o peão se deslocar nos passeios centrais encontra 5 interrupções pela presença de faixas automóveis, mas para as atravessar é obrigado a deslocar-se para junto aos prédios, ou seja, o peão é obrigado a desviar-se do seu percurso contínuo. Por isso, e pelo facto de na maioria das passadeiras existirem sinais para controlo de tráfego pedonal, cujo tempo de espera é muito superior para o peão ao tempo de circulação automóvel, pelos tipos de travessias disponível muitas vezes desconfortáveis para o peão, é comum, na Avenida da Liberdade, ver-se as pessoas a atravessarem a estrada fora das passadeiras ou sem respeitarem os sinais para peões. No entanto, nos questionários realizados, as passadeiras são avaliadas como sendo boas, apesar de, nos mesmos questionários, apresentarem valores elevados, como equipamento a acrescentar ou alterar.



Figura 37 - Atravessar a Avenida da Liberdade

Andar nos passeios – espaço pedonal primário – da Avenida é, com excepção da hora de almoço, andar nos passeios junto aos edifícios. Este facto pode derivar de duas condições presentes no espaço. Ou um acesso mais rápido ao interior dos edifícios (tanto as observações no terreno como os questionário realizados indicam que a maioria das pessoas presentes na Avenida a frequenta por motivos de trabalho) ou um evitar de interrupções que impliquem um desvio significativo, forçado pela circulação automóvel, se o peão circular nos passeios centrais.

Segundo Gehl (Gehl, 2004), as pessoas por natureza têm sempre cuidado com a energia que gastam ao longo do dia e por isso mesmo ninguém gosta de vaguear se o seu destino está mesmo em frente, nem de constantes desvios no caminho forçados por objecto indesejáveis,

nem ninguém gosta de não poder manter o seu próprio passo, seja este de passeio ou mais enérgico.

Andar na Avenida da Liberdade implica, a maioria das vezes, realizarmos um percurso com muitos desvios e paragens obrigatórias.

Por outro lado, andar na Avenida da Liberdade, é maioritariamente representado por andar sozinho, independentemente da zona ou da hora do dia, excepção feita ao período da noite, em que esta actividade é praticamente nula, sendo substituída por andar acompanhado ou em grupo.



Figura 38 - Andar na Avenida da Liberdade

8.2 SENTAR NA AVENIDA

Sentar é uma das actividades mais representativas. Sentar permite ao peão parar a meio do seu trajecto, descansar, observar e por consequência permanecer mais tempo no espaço. Mas para tal, os equipamentos que o permitem têm que ser confortáveis, estar bem localizados e em boas condições.

Os equipamentos que permitem sentar na Avenida da Liberdade são sobretudo os tradicionais bancos, já referidos, e as esplanadas.

Os dados obtidos mostram uma clara preferência pelas esplanadas. A questão que se levanta é o porquê desta preferência.

Os bancos tradicionais, dispostos em quantidade ao longo da Avenida, estão por norma virados para as estradas e muitas vezes em más condições, assim, as esplanadas, recentes, em boas condições, apesar de exigirem uma despesa obrigatória, surgem como predilectas.



Figura 39 - Sentar na Avenida da Liberdade

8.3 ACTIVIDADES NA AVENIDA

O tipo de actividades analisadas nesta categoria, traduzem o potencial da Avenida da Liberdade de se constituir um dos espaços públicos de Lisboa por excelência. São estas actividades, as que exigem a permanência durante algum tempo que definem um espaço público por comparação a um espaço de passagem. Actividades como parar, seja sozinho ou acompanhado, realizar exercício, andar de bicicleta ou passear o cão, implicam um período de permanência no mesmo sítio. A presença destas actividades, mesmo sem as condições físicas ideais, pois parar, seja para conversar ou falar ao telefone, pode implicar bloquear o caminho a um outro peão. Bem como andar de bicicleta nos passeios, que até pode causar acidentes, ou fazer *jogging*, que igualmente obriga a ultrapassar outros peões e em pisos menos próprios, traduzem um enorme potencial que a Avenida tem como espaço público.



Figura 40 - Estar e permanecer na Avenida da Liberdade

8.4 A AVENIDA À NOITE

O número de actividades nocturnas e a sua localização são factores muito importantes para a percepção de segurança, sendo este um dos factores mais importantes no que diz respeito ao número de pessoas num espaço público à noite.

Se existirem poucas actividades, ou se estas se concentrarem em áreas específicas os utilizadores do espaço tem a impressão de estarem num espaço deserto, inseguro e evitam-no.

A Avenida da Liberdade é um exemplo típico de um espaço deserto que por isso pode tornar-se inseguro à noite. A diferença entre o número de pessoas que utiliza o espaço à noite para o número registado durante o dia é enorme. Este facto deve-se essencialmente à falta de actividades nocturnas que atraiam pessoas para a Avenida pois um espaço com pessoas chama sempre mais pessoas e por consequência torna-se num ponto de encontro regular.

As únicas actividades nocturnas existentes na Avenida, já referidas, dizem respeito a actividades culturais, nas noites em que o teatro Tivoli ou o Cinema São Jorge têm eventos, às

esplanadas dos quiosques e eventos que estes promovem mas só aos fins-de-semana, aos frequentadores do *Hard Rock* café, conhecido bar/restaurante e mais recentemente às actividades que a Associação Passeio Público tem realizado com o objectivo de atrair mais pessoas à Avenida. O resultado é que, excepto aos fins-de-semana, em que se encontram pessoas reunidas junto aos locais de actividade, a Avenida da Liberdade de hoje é uma rua deserta à noite.

8.5 ANDAR DE BICICLETA NA AVENIDA

Andar de bicicleta na Avenida da Liberdade não é tarefa fácil. Primeiramente devido ao seu declive, que apesar de ser pouco acentuado, subir a Avenida da Liberdade de bicicleta implica um esforço extra, por outro lado, não existindo vias próprias para o efeito acompanhado da conhecida falta de civismo dos automobilistas lisboetas por este meio de transporte, económico, amigo do ambiente e saudável, o mais comum é ver-se pessoas a andar de bicicleta nos passeios, incomodando ou mesmo expondo outros peões a situações perigosas. Ainda assim, a sua presença na Avenida da Liberdade revelou valores acima do esperado.



Figura 41 - Andar de bicicleta na Avenida da Liberdade

8.6 O PAPEL DA VEGETAÇÃO

Sem dúvida uma das características mais importantes da Avenida da Liberdade. Os resultados obtidos mostram, acima de tudo, o seu papel significativo na identificação da Avenida. É uma das entidades mencionadas como aquilo que os seus utilizadores mais gostam. As observações realizadas revelam outra importante função da vegetação na Avenida, a sombra. Por outro lado, o estado de conservação dos elementos vegetais, e a presença de lixo orgânico e insectos, e a densidade, por vezes demasiada, da copa das árvores, que torna a Avenida escura e fria, são aspectos negativos e prejudiciais à sua presença. Infelizmente a análise dos espaços verdes da Avenida da Liberdade que Ribeiro Telles realizou em 1955 ainda está em dia.

9. RECOMENDAÇÕES

A aplicação desta metodologia permitiu reunir uma série de dados que transmitem a relação entre a Avenida da Liberdade como espaço público. Trata-se de uma análise ao espaço pedonal, às actividades que nele ocorrem, às condições em que ocorrem e ao potencial que a Avenida da Liberdade tem de se tornar um espaço público de excelência.

Com base nos resultados obtidos foi possível, desenvolver uma série de recomendações que pretendem constituir um grupo de sugestões gerais para futuras requalificações da Avenida da Liberdade de modo a valorizar e desenvolver o seu potencial como espaço público de qualidade.

Devem ser entendidas como um conjunto de medidas que visam desenvolver o espaço como um ambiente urbano de boa qualidade e não como um conjunto de regras por vezes aleatórias que se limitam a resolver um problema actual enquanto o espaço se devia projectar para o futuro, tendo em mente as novas gerações.

Estas recomendações prendem-se não só com uma melhoria das condições que o espaço pedonal da Avenida oferece às actividades que nela ocorrem mas também ao que os seus utilizadores gostariam que ele oferecesse. E tal como este estudo, as recomendações que aqui serão apresentadas (síntese esquemática no Anexo 32) consideram sempre o ponto de vista do peão e dado a presente cultura, prioridades e estratégias aplicadas não podem ser interpretadas como de aplicação rápida mas entendidas como algo a desenvolver e incrementar ao longo do tempo através de acções imediatas que traduzam no futuro uma mudança de atitude e políticas que permitam a criação de um espaço em que as necessidades dos seus utilizadores sejam consideradas.

As recomendações propostas, consequências dos dados obtidos, são apresentadas em 7 grupos.

9.1 DESENVOLVER UMA POLÍTICA PEDONAL COERENTE

É necessário desenvolver políticas que considerem o peão como elemento principal e não como um elemento de segundo plano. Para tal é também necessário incentivar mudanças na própria cultura e sociedade em que vivemos. É necessário mostrar às pessoas que andar a pé ou de bicicleta, mesmo na cidade das 7 colinas, é uma escolha e não uma oposição ao andar de carro. Mas, para mudar o pensamento de uma sociedade é preciso demonstrar, e provar que é possível fazê-lo, mostrar que pode ser uma escolha.

Nesse sentido é necessário desenvolver políticas coerentes que considerem o papel do peão, que assegurem o direito de escolher como é que nos deslocamos e que actividades realizamos.

Medidas como garantir o acesso, a todos e a todo o lado, utilizando transportes públicos, bem como condições que permitam que todos possam “andar a pé”, são factores de impulsão para que as pessoas exijam as ruas de volta e um contributo para a saúde e bem-estar no geral.

9.2 ESTABELECEER UMA RELAÇÃO EQUILIBRADA ENTRE O ESPAÇO PEDONAL E O ESPAÇO AUTOMÓVEL

O espaço reservado aos peões e o espaço automóvel, devem ter proporções adequadas. Nem o peão nem o automóvel devem ter prioridade mas antes conviverem e complementarem-se.

De acordo com os resultados obtidos e sintetizados no ponto 8.1, recomenda-se que se tenha especial atenção às travessias:

- Que as travessias estejam bem sinalizadas e uniformes ao longo da Avenida;
- Que os locais de travessia estejam localizados de modo a não obrigar o peão a desviar-se do seu caminho;
- Que existam em todos sinais para peões com sinais sonoros mas sempre que possível sem botões e que o tempo de espera seja o mesmo que para os automóveis;
- Que existam sempre rampas ou se retirem degraus e que exista espaço suficiente na zona de espera para atravessar;

Que se alarguem os passeios junto aos edifícios, de modo a que todos possam andar confortavelmente sejam pessoas com mobilidade reduzida ou pessoas em passo rápido:

- Que se reduza ou eventualmente extingam os lugares de estacionamento nestas vias, de modo a aumentar a segurança do peão e diminuir a poluição;
- Que os passeios sejam planos, lisos e sem irregularidades;
- Que se removam todos os obstáculos dos passeios, sejam sinais de regulamento ao trânsito automóvel, pinos que impeçam o estacionamento, suportes publicitários ou mesmo estruturas com informações para os peões, de modo a que não sejam necessários desvios.

9.3 IMPLEMENTAR CONDIÇÕES PARA ANDAR DE BICICLETA

Andar de bicicleta, como meio de transporte na cidade das 7 colinas, encontra duas grandes contradições, os declives acentuados e as políticas da cidade. Mas é uma actividade com cada vez mais adeptos e um meio de mobilidade ecológico, saudável e económico. E por isso mesmo os espaços públicos da nossa cidade deveriam ser compatíveis com esta modalidade e a Avenida da Liberdade não deve ser excepção.

Os dados recolhidos e sintetizados no ponto 8.5 mostram que a existência de ciclovias e de estacionamento próprios para bicicletas não é incompatível com as vias de trânsito da Avenida da Liberdade a sua implementação seria bastante simples e do agrado dos seus utilizadores.

9.4 CONVIDAR AS PESSOAS A PARAREM, PERMANECEREM, SENTAREM E APROVEITAREM O ESPAÇO

Para que a Avenida se torne um espaço público por excelência, isto é, para que se torne um espaço onde as pessoas gostem de estar e por períodos de tempo consideráveis, é necessário que esta proporcione condições para vários tipos de actividades, passivas ou activas.

Com base nos dados obtidos e sintetizados nos pontos 8.2, 8.3 e 8.4, recomenda-se:

- Que se aumente a quantidade e qualidade dos bancos e se considerem vistas e condições climatéricas na sua localização;
- Que se criem *talkscapes* (Gehl, 2004) – zonas que proporcionem condições para que as pessoas possam conversar, tais como bancos virados uns para os outros;

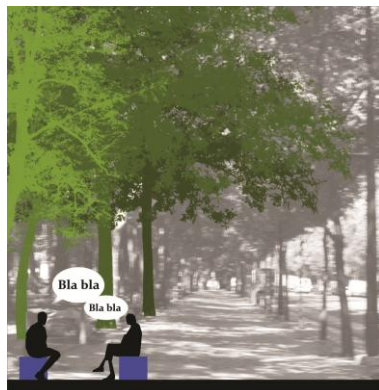


Figura 42 - Talkscapes na Avenida da Liberdade

- Que as esplanadas ofereçam condições para estar tanto durante o Verão como no Inverno e se encontrem distribuídas regularmente;



Figura 43 - Esplanadas e zonas de convívio na Avenida da Liberdade

- Que existam equipamentos próprios para crianças e ou que permitam outras actividades de lazer;
- Que exista espaço para actividades como *jogging*, andar de patins ou de skate, de modo a não interferir com as zonas destinadas a andar;



Figura 44 - Equipamento infantil na Avenida da Liberdade

- Que se promovam actividades nocturnas e diurnas que atraiam mais pessoas à Avenida, como a possibilidade de existirem artistas e vendedores de rua – controlado através de

licenças como se faz noutras zonas das cidade - ou eventos específicos, como concertos e feiras;



Figura 45 - Feiras na Avenida da Liberdade Fonte: Autora



Figura 46 - Concertos na Avenida da Liberdade Fonte: Autora

- Que se promova a presença de comércio ao nível do rés-do-chão, com horário alargado;

9.5 MELHORAR A PAISAGEM DA RUA

Nos resultados obtidos com os questionários quanto ao que os seus utilizadores não gostam, a degradação dos edifícios e equipamentos, e a falta de limpeza foram referidos, em contraste, os resultados referentes quanto ao que gostariam que existisse, mais limpeza e recuperação do edificado e equipamentos foram referidos.

Assim, e de modo a criar uma paisagem de rua agradável e convidativa a todos é importante assegurar uma manutenção regular, que mantenha a rua limpa e em boas condições. É também importante “limpar” a rua de objectos desnecessários que impeçam uma visão ampla ou que indiquem condicionamentos no espaço. Isto permite que a rua se torne convidativa.

9.6 MANUTENÇÃO E IMPORTÂNCIA DOS ESPAÇOS VERDES

Nos resultados obtidos através dos questionários quanto ao que os utilizadores gostam, as árvores e os espaços verdes são claramente preferidos e seguindo as premissas de Ribeiro Telles, no seu Plano de Remodelação da Avenida da Liberdade de 1955, na qual considera a árvore como o seu elemento principal e mais valioso, uma manutenção regular e uma nova selecção criteriosa das espécies, permitiriam que este elemento mostrasse todo o seu

esplendor. A localização e intensidade do número de exemplares, tem que ter em conta a relação luz/sombra e as vistas.

9.7 UM ESPAÇO PÚBLICO POR EXCELÊNCIA

A Avenida da Liberdade, a sua história, características sociais, políticas e culturais e os resultados obtidos na sua análise, retratam um potencial espaço público de excelência, como as conhecidas *Ramblas* de Barcelona ou os Campos Elísios parisienses.



Figura 47 - Um espaço público equilibrado

CONCLUSÃO

50% da população mundial vive em meios urbanos e como tal torna-se cada vez mais importante considerar o papel que os espaços públicos urbanos têm na sociedade de hoje. Independentemente do continente em que habitamos, o papel que os espaços públicos têm ou tiveram encontra-se escrito na sua história. Por razões políticas, sociais ou culturais são nos lugares a que chamamos públicos que nos juntamos. A história destes espaços, como lugares de convívio e comércio revelam a sua importância e papel numa sociedade.

O papel dos espaços públicos urbanos é cada vez mais importante para a sociedade de hoje. De algum modo estes espaços, foram retirados às pessoas e as consequências são agora conhecidas. As doenças do século, o stress, a depressão, a obesidade resultam, entre outros, das mudanças drásticas que ocorreram em menos de meio século na vida urbana das nossas cidades.

O cariz social, cultural, lúdico e político, presentes nos espaços públicos urbanos do princípio do século XX têm e devem ser devolvidos às pessoas. Numa época em que viver num meio urbano começa a ser uma escolha, então esse meio deverá oferecer todas as condições que o tornem num ambiente de qualidade.

Mas para que se criem ambientes urbanos de qualidade e que estes possam evoluir em conformidade com as mudanças que o futuro apresente é primeiro necessário que se desenvolvam meios para estudar e criar bases de informação sobre o papel, importância e funções que a sociedade lhes confere. É acima de tudo essencial que se compreenda, sob o ponto de vista das pessoas, por oposição a estratégias económicas ou políticas, o que é que são os espaços públicos das nossas cidades, que uso lhes é dado, que vantagens e potencialidades existem nestes espaços.

A importância de desenvolver metodologias que permitam analisar a relação entre espaços públicos urbanos e os seus utilizadores consiste essencialmente em criar bases de informação que permitam alterações futuras, não só baseadas em possíveis mudanças drásticas no dia-a-dia da sociedade em que vivemos, mas em ações imediatas que permitam, não só uma melhor e mais adequada adaptação ao futuro, mas uma melhoria na qualidade de vida das populações.

A metodologia desenvolvida nesta dissertação e a sua aplicação a um espaço público primário, uma rua, cuja importância histórica, social e política é bem conhecida, permitiu, tal como se intencionava, conhecer a sua relação entre os seus utilizadores e o seu papel como espaço público. Permitiu analisar e entender este espaço do ponto de vista do peão, dos seus utilizadores, dos lisboetas. A análise ao espaço pedonal da Avenida da Liberdade mostrou como é possível compreender o comportamento e preferências dos utilizadores de um espaço

público, mas também a capacidade de este se tornar um espaço público exemplar de um ambiente urbano de qualidade se certas alterações fossem realizadas. Através das recomendações propostas esta metodologia permite melhorar a Avenida da Liberdade como espaço público.

A adaptação da metodologia desenvolvida para este trabalho e posterior aplicação a outros espaços pode surtir o mesmo efeito, isto é, pode gerar um grupo de recomendações que permitam a sua melhoria como espaço público.

Contribui, assim, como uma ferramenta para o planeamento e reconstrução dos espaços públicos, através de um conhecimento adquirido com base nos seus utilizadores e nas suas necessidades.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Alberto e Pimentel Alberto Vida de Lisboa [Livro]. - Lisboa : Parceria Antonio Maria Pereira, Livraria Editora, 1900.

Alfaiate Maria Teresa Amaro Expressão dos valores do Sítio da Paisagem [Relatório] : Tese de Doutoramento / Instituto Superior de Agronomia - Universidade Técnica de Lisboa. - Lisboa : [s.n.], 2000.

Almeida Pedro Vieira de Plano Morfológico e Cérceas da Avenida da Liberdade [Secção do Livro] // Os Planos da Avenida da Liberdade e seu prolongamento / autor do livro Morais João Sousa e Roseta Filipa. - [s.l.] : Livros Horizonte, 2005.

Bettencourt H. A.P.L. Espaços verdes urbanos. Cidade de Lisboa. Volume 1 [Relatório] : Relatório Final de Licenciatura / Instituto Superior de Agronomia. - 1984.

Burton Elizabeth e Mitchell Lynne Inclusive Urban Design, streets for life [Livro]. - Oxford : Architectural Press, 2006. - chapter 2 .

Camara Maria Teresa Pinto de Mesquita Cabral de Moncada Bettencourt DO PASSEIO PÚBLICO AO ALTO DO PARQUE. Contribuição para o estudo da evolução do conceito de espaço público [Relatório] : Relatório do trabalho de fim de curso de Arquitectura Paisagista / Instituto Superior de Agronomia. - Lisboa : [s.n.], 2000.

Cárcio Francisco Lisboa do tempo do Passeio Público [Livro]. - Lisboa : [s.n.], 1962. - Vol. I & II.

Castel-Branco Cristina [et al.] Necessidades Jardins e Cercas [Livro] / ed. Castel-Branco Cristina. - Lisboa : Livros Horizonte, 2001.

Correia Maria da Conceição Baptista A OBSERVAÇÃO PARTICIPANTE ENQUANTO TÉCNICA DE INVESTIGAÇÃO [Online] // pensarenfermagem.esel.pt. - 2009. - 17 de Setembro de 2011. - http://pensarenfermagem.esel.pt/files/2009_13_2_30-36.pdf.

Dias Mariana Tavares Lisboa Desaparecida [Livro]. - Coimbra : Quimera, 1992. - Vol. 3 : p. 35.

Do Passeio Público à Avenida da Liberdade [Jornal] // O Dia. - 3 de Março de 1997.

Duarte Teresa A possibilidade da investigação a 3: reflexões sobre triangulação (metodológica) [Online] // [www.cies.iscte.pt / prod. PAPER CIES e-WORKING](http://www.cies.iscte.pt/prod.PAPER_CIES_e-WORKING). - CIES ISCTE, 2009. - Outubro de 2011. - http://www.cies.iscte.pt/destaques/documents/CIES-WP60_Duarte_003.pdf.

Ferreira Emilia e Cabello Jorge Arte e historia de Lisboa - versão portuguesa [Livro]. - Florença : Casa Editrice Bonech, 1998.

Gehl Jan Public spaces for a changing public life [Secção do Livro] // Open Space People Space / autor do livro Thompson Catharine Ward e Travlou Penny. - NY : Taylor&Francis, 2007.

Gehl Jan Towards a fine city for people: public spaces and public life: Report to transport for London and Central London Partnership [Livro]. - London : Gehl Architects, 2004.

Gomes Engº Pedro e Marques Engº Rui Campanhas de contagem e caracterização do tráfego rodoviário na Av. Liberdade [Relatório] / Departamento de Ciências e Engenharia do

Ambiente ; Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade Nova de Lisboa e Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo. - Lisboa : [s.n.], 2008.

Heft Harry Affordances and the perception of the landscape: an inquiry into the environment perception and aesthetics [Secção do Livro] // Innovative Approaches to Researching Landscape and Health Open Space: People Space 2 / autor do livro Thompson Catharine Ward. - NY : Francis&Taylor, 2010.

Jacobs Jane The Death and Life of Great American Cities [Livro]. - New York : Vintage Books, 1961.

Lamas José M. Ressano Garcia Morfologia Urbana e Desenho da Cidade [Livro] / ed. Gulbenkian Fundação Calouste. - Lisboa : [s.n.], 2007. - 4ª Edição.

Lisboa Camara Municipal de Plano de Urbanização da Avenida da Liberdade e Zona Envolvente [Relatório]. - 2009.

Lynch Kevin A Imagem da Cidade [Livro] / trad. Afonso Maria Cristina Tavares. - Lisboa : Edições 70, Lda, 1960.

Machado Julio Cesar Lisboa na Rua [Livro]. - Lisboa : Empreza Horas Românticas, 1874.

Mack Natasha [et al.] Module 2 Participant Observation [Secção do Livro] // Qualitative Research Methods: A Data Collector's Field Guide. - North Carolina : Family Health International, 2005.

Marcus Clare Cooper e Francis Carolyn People PLaces: Design Guidelines for Urban Open Spaces [Livro]. - [s.l.] : John Wiley & Sons. Inc., 1998. - 2nd Edition.

Methorst Rob Taking care of the changing needs of a pedestrians in evolving communities [Relatório]. - Edinburgh : OpenSpace Research Center, 2011. - pp. 25-29.

Moore Robin C. e Cosco Nilda G. Using behavior mapping to investigate healthy outdoor environments for children and families: conceptual framework, procedures and applications [Secção do Livro] // Innovative Approaches to Researching Landscape and Health Open Space: People Space 2 / autor do livro Thompson Catharine Ward, Aspinall Peter e Bell Simon. - NY : Francis&Taylor, 2010.

Moore Robin C. e Cosco Nilda G. What makes a park inclusive in universally designed? : a multi-method approach. [Secção do Livro] = People Space // Open Space People Space / autor do livro Thompson Catharine Ward e Travlou Penny. - NY : Taylor & Francis, 2007.

Morais João Sousa e Roseta Filipa Os Planos da Avenida da Liberdade e seu prolongamento [Livro]. - [s.l.] : Livros Horizonte, 2005.

Paes Miguel Carlos Correia Melhoramentos de Lisboa Engrandecimentos da Avenida da Liberdade [Livro]. - Lisboa : Typographia Universal (Imprensa da Casa Real), 1885.

Preiser Wolfgang F. E., Rabinowitz Harvey Z. e White Edward T. Post-Occupancy Evaluation [Livro]. - New York : Van Nostrand Reinhold , 1988.

Preiser Wolfgang F.E. e Ostroff Elaine Universal design handbook [Livro]. - [s.l.] : McGraw-Hill Professional, 2001.

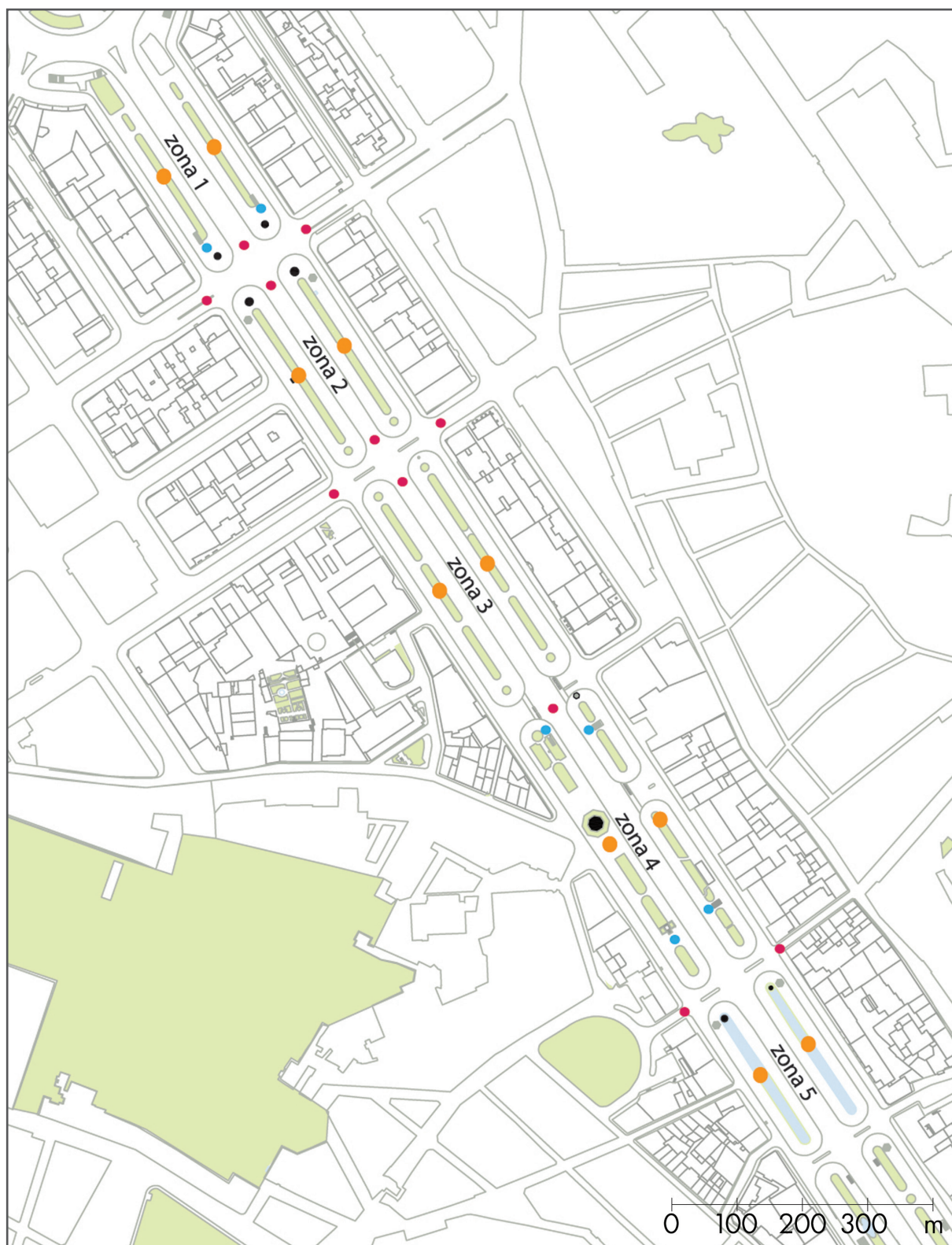
Rodrigues Maria João Madeira Memória descritiva do projecto das ruas adjacentes ao futuro Parque da Liberdade, citada em O Plano de extensão no ultimo cartel do século XIX [Jornal]. - [s.l.] : Revista Arquitectura, 1980. - Vol. 138.

Soares Ana Luísa e Castel-Branco Cristina As árvores da cidade de Lisboa [Secção do Livro] // Árvores e Floresta de Portugal - Floresta e Sociedade - Uma história em comum / ed. Silva Joaquim Sande. - Lisboa : Público, Comunicação Social, SA, 2007.

Telles Gonçalo Ribeiro Remodelação da Avenida da Liberdade: Projecto de arborização.Memória Descritiva [Secção do Livro] // Os Planos da Avenida da Liberdade e o seu prolongamento / autor do livro Morais João Sousa e Roseta Filipa. - [s.l.] : Livros Horizonte, 2005.

Thompson Catherine Ward, Aspinall Peter e Bell Simon Innovative Approaches to Researching Landscape and Health Open Space: People Space 2 [Livro]. - Oxon : Routledge, 2010.

ANEXOS



LEGENDA

- Pontos de Observação de 1 a 10
- Pontos de Observação de a a k
- Pontos de Observação às entradas e saídas do metro

ANEXO

1

Localização das zonas e pontos de observação para recolha de dados e realização dos mapas de comportamento - Avenida da Liberdade

Fonte: Autora

ANEXO 2 - Exemplo dos quadros utilizados para recolha de dados no terreno

Relativos às actividades

Fonte: Autora

Actividades	Masculino			Feminino		
	adulto	idoso	criança	adulto	idoso	crianças
andar sozinho						
andar acompanhado						
andar em grupo						
sentar sozinho						
sentar acompanhado						
sentar e ler						
sentar na esplanada						
parar e ficar						
parar e ficar acompanhado						
passar o cão						
correr						
andar de bicicleta						
sem abrigo						

Dados recolhidos em:	Ponto fixo	Intervalo	Observações
8/06/2011	1	9h-10h	☺ - idoso

ANEXO 2.1 - Exemplo dos quadros utilizados para recolha de dados no terreno

Relativos às entradas e saídas do metro e a atravessar a Avenida

Fonte: Autora

116 - zona 4

Actividade	Masculino	Feminino
Entrar no metro		
Sair do metro		

Dados recolhidos em:	Intervalo	Observações
19/07/2011	04 - 11h	

Ponto 6 - zona 2

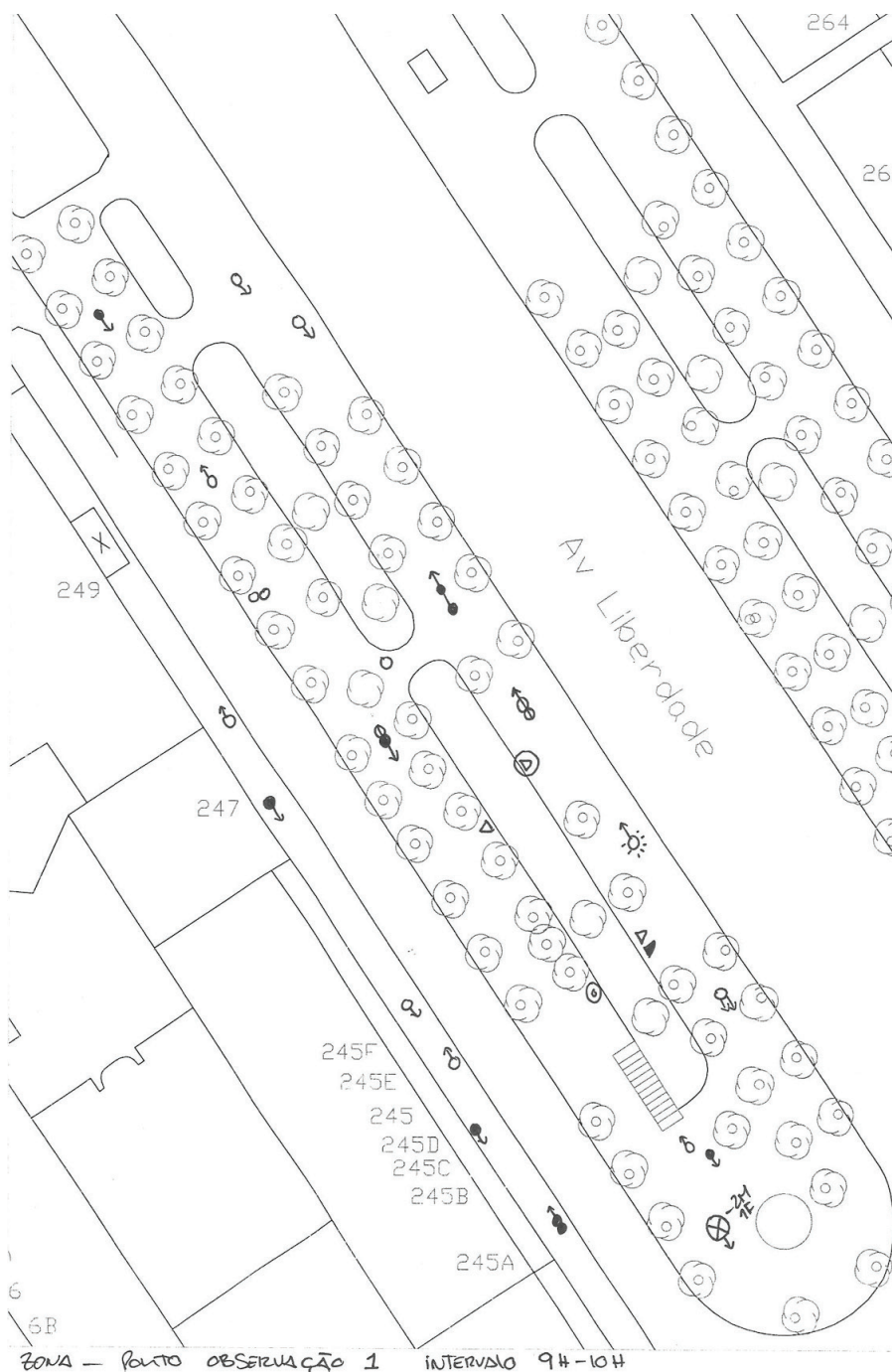
Actividade	Masculino	Feminino
Atravessar N-S		
Atravessar S-N		

Dados recolhidos em:	Intervalo	Observações
19/07/2011	9h - 10h	

ANEXO 3 - Exemplo dos mapas utilizados para realização de mapas de comportamento no terreno

Fonte: Autora

Actividades	
andar sozinho	
andar acompanhado	
andar em grupo	
sentar sozinho	
sentar acompanhado	
sentar e ler	
sentar na esplanada	
parar e ficar	
parar e ficar acompanhado	
passar o cão	
correr	
andar de bicicleta	
sem abrigo	



ANEXO 4 - Questionário realizado online

Parte I

Fonte: Autora



Utilização pedonal da Avenida da Liberdade

Pede-se que apenas moradores no distrito de Lisboa respondam a este questionário.

Os resultados deste inquérito serão utilizados para uma tese de Mestrado em Arquitectura Paisagista, do Instituto Superior de Agronomia (Universidade Técnica de Lisboa), cuja finalidade é avaliar a Avenida da Liberdade como Espaço Público do ponto de vista do peão.

Agradeço-lhe a sua disponibilidade para responder a este inquérito. A informação é estritamente confidencial.

* Required

IDENTIFICAÇÃO

Sexo *

☐ F

☐ M

Freguesia de Residencia *

Idade *

Com que frequencia vai a Avenida da Liberdade? *

☐ Diariamente

☐ Semanalmente

☐ Mensalmente


☐ Raramente

☐ Nunca

ANEXO 4 Questionário realizado online

Parte II - Se respondeu Diariamente, Semanalmente ou Mensalmente

Fonte: Autora



Utilização pedonal da Avenida da Liberdade

*Required

Porque é que vai a Avenida da Liberdade? *

- ☐ Trabalho
- ☐ Compras
- ☐ Morador
- ☐ Actividades "ao ar livre"
- ☐ Consultas medicas
- ☐ Actividades culturais
- ☐ Other:

ANEXO 4 Questionário realizado online

Parte III - Se respondeu Raramente ou Nunca

Fonte: Autora



Utilização pedonal da Avenida da Liberdade

*Required

Porque e que não vai a Avenida da Liberdade? *

- ☐ Falta de segurança
- ☐ Poluição
- ☐ Falta de actividades de interesse
- ☐ Ruído
- ☐ Falta de equipamentos
- ☐ Other:

[Back](#) [Continue](#)

Utilização pedonal da Avenida da Liberdade

*Required

Se respondeu: " Falta de actividades de interesse"

Que actividades gostaria que se realizassem na Avenida da Liberdade? *

[Back](#) [Continue](#)

Utilização pedonal da Avenida da Liberdade

*Required

Se respondeu: " Falta de equipamentos"

Que equipamentos acrescentaria à Avenida da Liberdade? *

[Back](#) [Continue](#)

ANEXO 4 Questionário realizado online

Parte IV

Fonte: Autora



Utilização pedonal da Avenida da Liberdade

*Required

Indique uma palavra que descreva:

a) O que mais gosta na Avenida da Liberdade *

b) O que menos gosta na Avenida da Liberdade *

c) O que gostaria que existisse na Avenida da Liberdade *



Utilização pedonal da Avenida da Liberdade

Muito obrigado pela sua Colaboração

ANEXO 5 - Questionário realizado in loco

Parte I

Fonte: Autora

Questionário à utilização pedonal da Avenida da Liberdade

Os resultados deste inquérito serão utilizados para uma tese de Mestrado em Arquitectura Paisagista, do Instituto Superior de Agronomia (Universidade Técnica de Lisboa), cuja finalidade é avaliar a Avenida da Liberdade como Espaço público do ponto de vista do peão.

Agradeço-lhe a sua disponibilidade para responder a este inquérito. A informação é estritamente confidencial.

Preenchimento do inquérito:

Se seleccionar o campo outros, por favor indique qual.

Nas questões em que é pedido que seleccione uma só opção, por favor seleccione apenas uma.

IDENTIFICAÇÃO

Sexo F ☐ M ☐ Freguesia de residência _____ Idade _____

GRUPO 1

1. Com que frequência frequenta a Avenida da Liberdade? (seleccione uma só opção)

☐ Diariamente ☐ Semanalmente ☐ Mensalmente ☐ Raramente ☐ Nunca

2. Porque é que está na Avenida da Liberdade? (seleccione uma só opção)

☐ Trabalho ☐ Morador ☐ Actividades Culturais ☐ Outro _____
☐ Compras ☐ Consultas médicas ☐ Actividade ao "ar livre"

3. Como é que se deslocou até à Avenida da Liberdade? (seleccione uma só opção)

☐ A pé ☐ Veículo próprio ☐ Transportes públicos ☐ Outro _____

4. Que actividades "ao ar livre" costuma realizar na Avenida da Liberdade?

<input type="checkbox"/> Passear	<input type="checkbox"/> Sentar e ler	<input type="checkbox"/> Passear o cão
<input type="checkbox"/> Encontrar amigos	<input type="checkbox"/> Andar de bicicleta	<input type="checkbox"/> Passear com crianças
<input type="checkbox"/> Almoçar ou jantar na esplanada	<input type="checkbox"/> Exercício físico	<input type="checkbox"/> Outro _____
<input type="checkbox"/> Sentar e ver	<input type="checkbox"/> Beber café na esplanada	

ANEXO 5 - Questionário realizado in loco

Parte II

Fonte: Autora

GRUPO 2

1. Quanto à afirmação: “ O espaço é bem utilizado.” (Seleccione uma só opção)

- ☐ Discordo totalmente
- ☐ Discordo
- ☐ Não concordo nem discordo
- ☐ Concordo
- ☐ Concordo totalmente

2. Classifique a Avenida da Liberdade relativamente aos seguintes temas:

	muito fraco	fraco	bom	muito bom
Passadeiras				
Número de bancos				
Iluminação				
Ruído				
Ambiente criado pela vegetação				
Elementos de água (Lagos e chafariz)				
Segurança				
Limpeza				

GRUPO 3

1. Que equipamentos acrescentaria ou precisam alteração na Avenida da Liberdade?

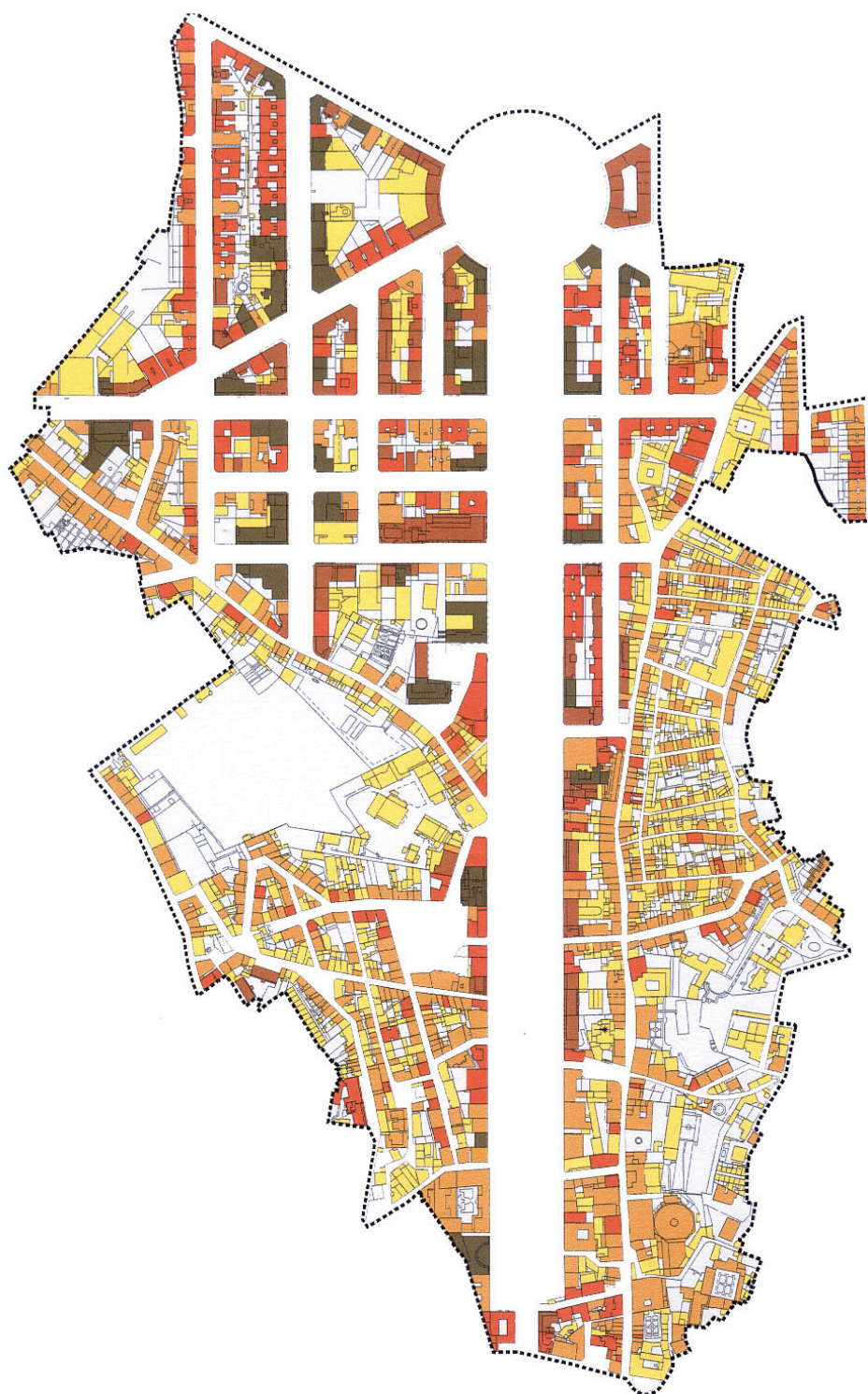
- ☐ Iluminação ☐ Vegetação ☐ Equipamento infantil ☐ Esplanadas
- ☐ Passadeiras ☐ Casas de Banho ☐ Bebedouros ☐ Bancos
- ☐ Circuitos de manutenção ☐ Outros _____

2. Escolha três palavras para a Avenida da Liberdade,

- a) que definam o que gosta mais**
- b) que definam o que não gosta**
- c) que definam o que gostaria que existisse**

a)	b)	c)
_____	_____	_____
_____	_____	_____
_____	_____	_____

Muito obrigada pela sua colaboração



LEGENDA

- Limite do PUALZE
- 1 a 3 pisos
- 4 a 5 pisos
- 6 a 7 pisos
- 8 a 9 pisos
- 10 ou mais pisos

ANEXO

6

Volumetrias (2003)

Fonte: Plano de Urbanização da Avenida da Liberdade e Zona Envolvendo - CML



LEGENDA

— Limite do PUALZE

L_{Aeq} dB(S)

■ ≥ 55.0 dB

■ > 55.0 dB

■ > 60.0 dB

■ > 65.0 dB

■ > 70.0 dB

ANEXO

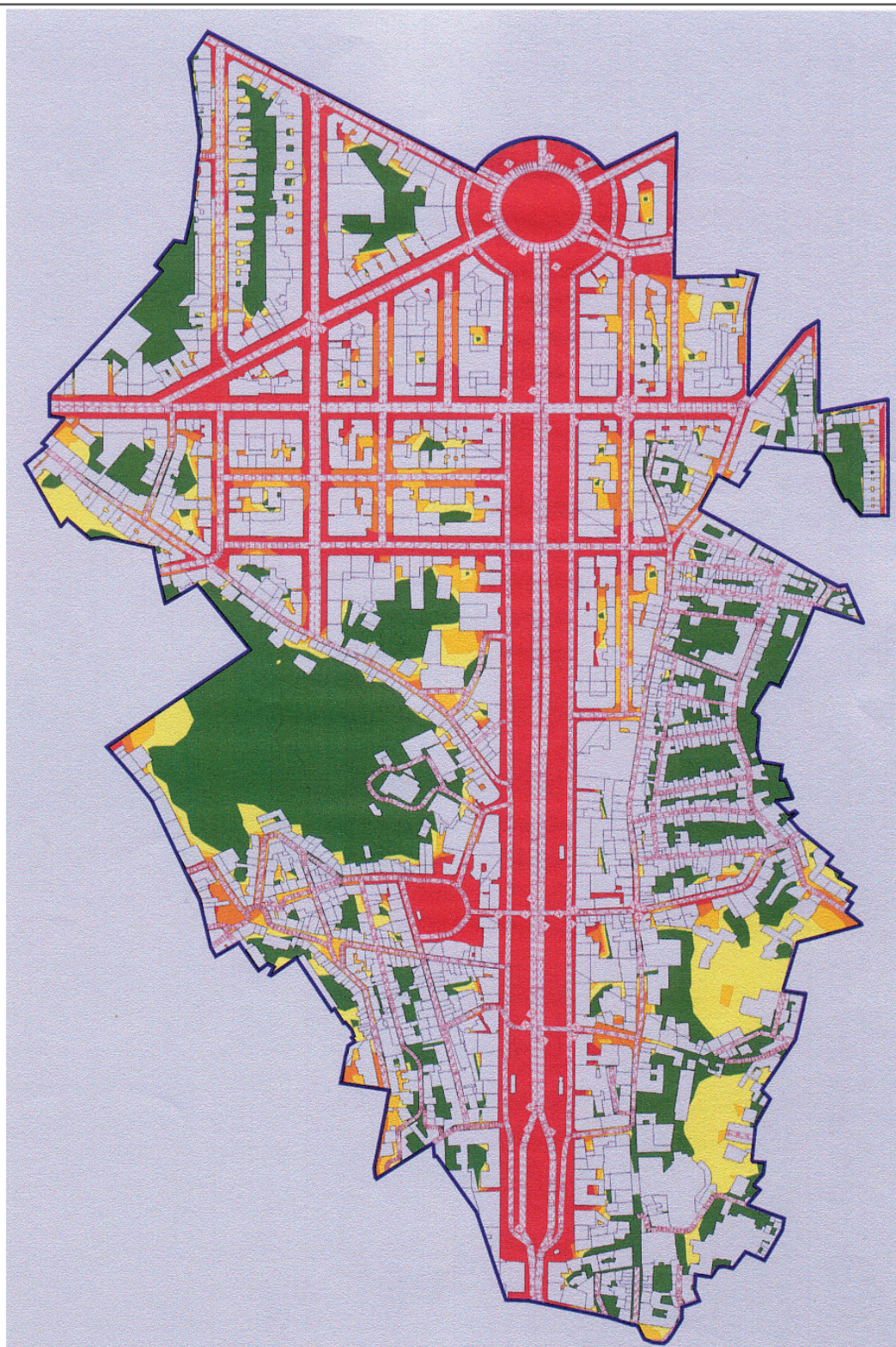
7

Mapa de Ruído - Caracterização
acustica - Situação de Referência

Ruído Global (L_{den})

2008

Fonte: Plano de Urbanização da Avenida da
Liberdade e Zona Envolvendo - CML



LEGENDA

— Limite do PUALZE

L_{Aeq} dB(A)

■ ≥ 45.0 dB

■ > 45.0 dB

■ > 50.0 dB

■ > 55.0 dB

■ > 60.0 dB

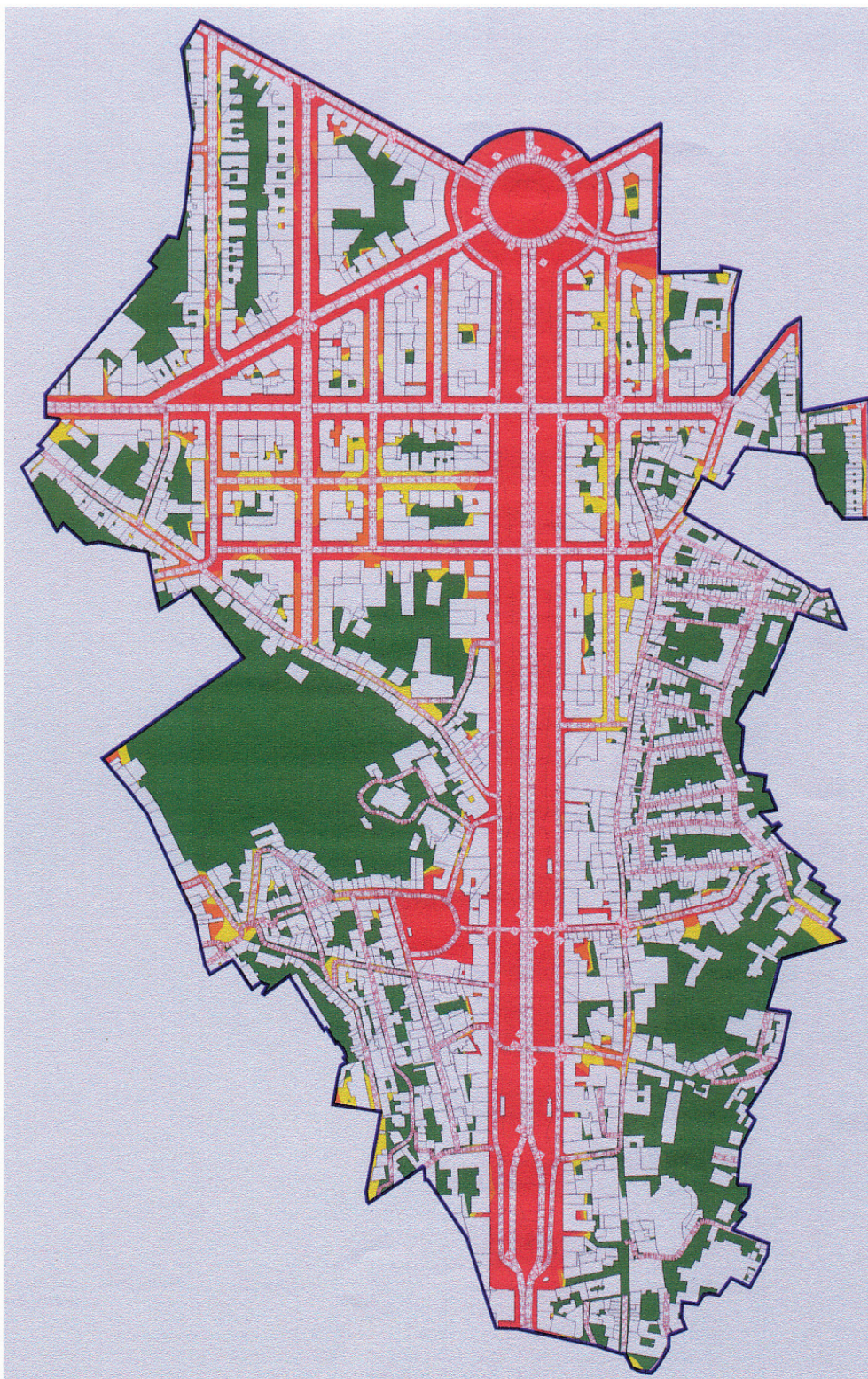
ANEXO

7.1

Mapa de Ruído - Caracterização
acústica - Situação de Referência

Ruído Global Nocturno (L_n) 2008

Fonte: Plano de Urbanização da Avenida da
Liberdade e Zona Envolvendo - CML



LEGENDA

— Limite do PUALZE

Valores acima do limite para zona mista

■ valor regular

■ 0-5 dB

■ 5-10 dB

■ > 10 dB

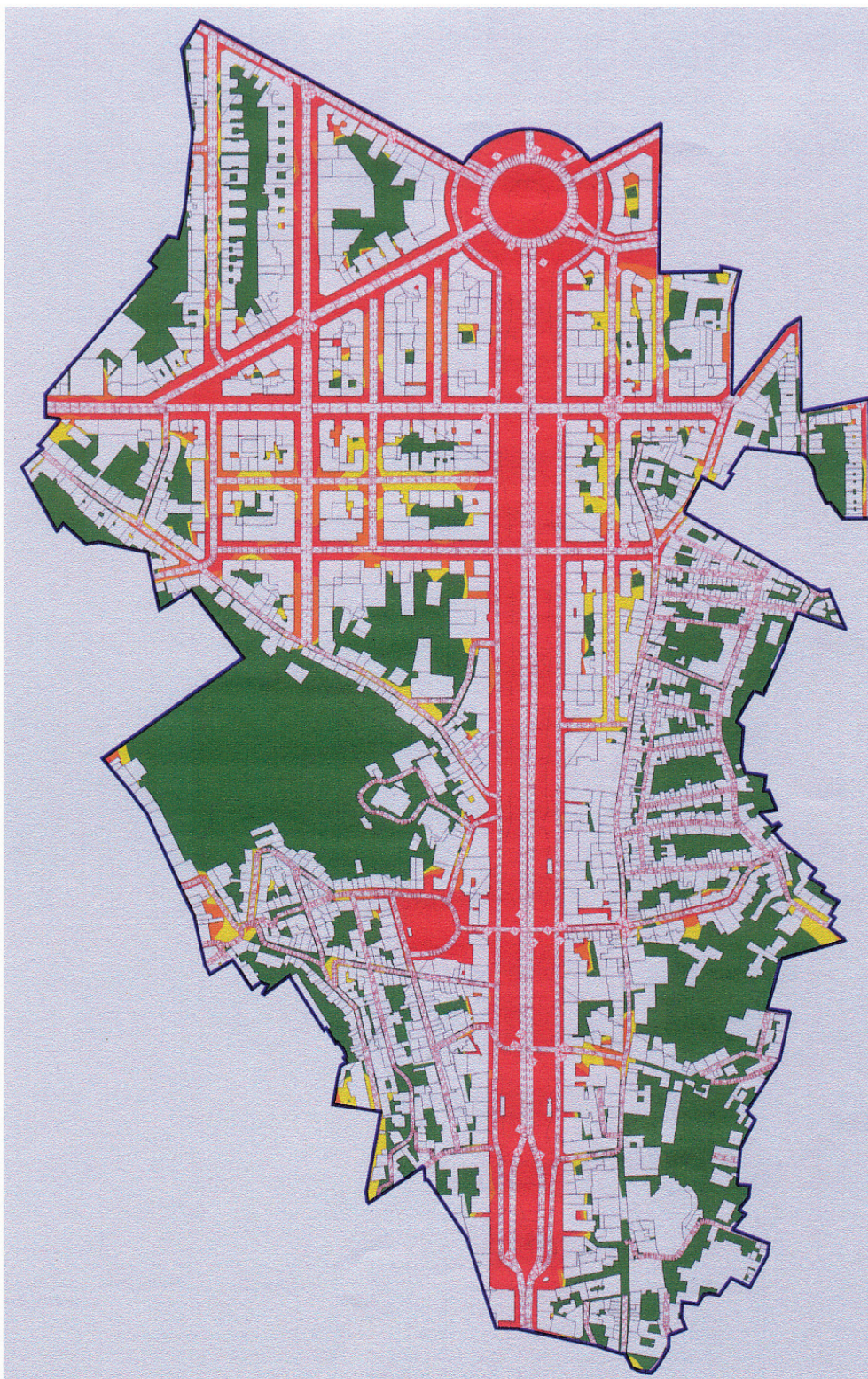
ANEXO

7.2

Mapa de Ruído - Caracterização
acustica - Situação de Referência -
Mapa de Conflitos

Ruído Global (Lden) 2008

Fonte: Plano de Urbanização da Avenida da
Liberdade e Zona Envolvendo - CML



LEGENDA

— Limite do PUALZE

Valores acima do limite para zona mista

■ valor regular

■ 0-5 dB

■ 5-10 dB

■ > 10 dB

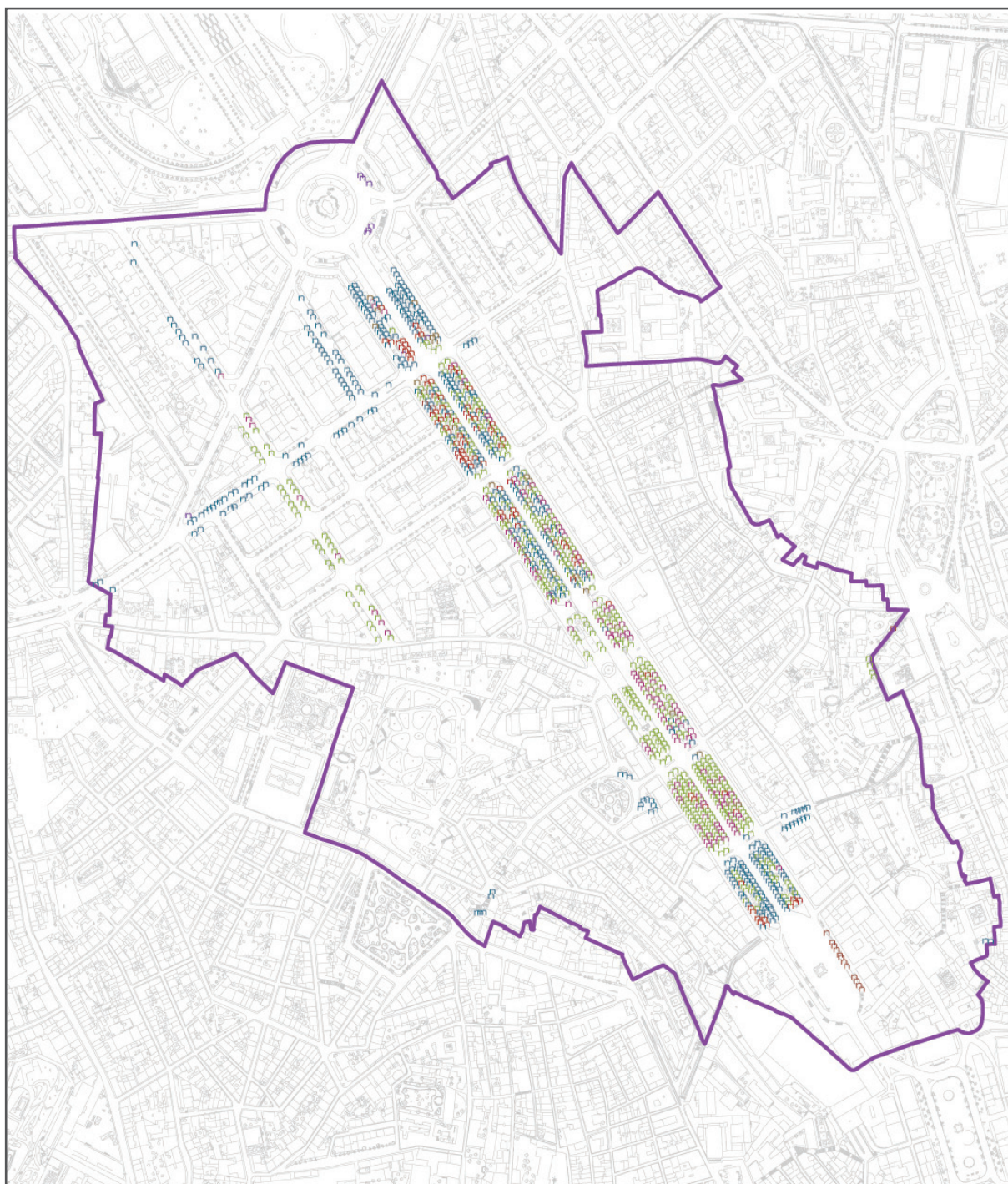
ANEXO

7.3

Mapa de Ruído - Caracterização
acustica - Situação de Referência -
Mapa de Conflitos

Ruído Global Nocturno (Ln) 2008

Fonte: Plano de Urbanização da Avenida da
Liberdade e Zona Envolvendo - CML



LEGENDA

— Limite do PUALZE

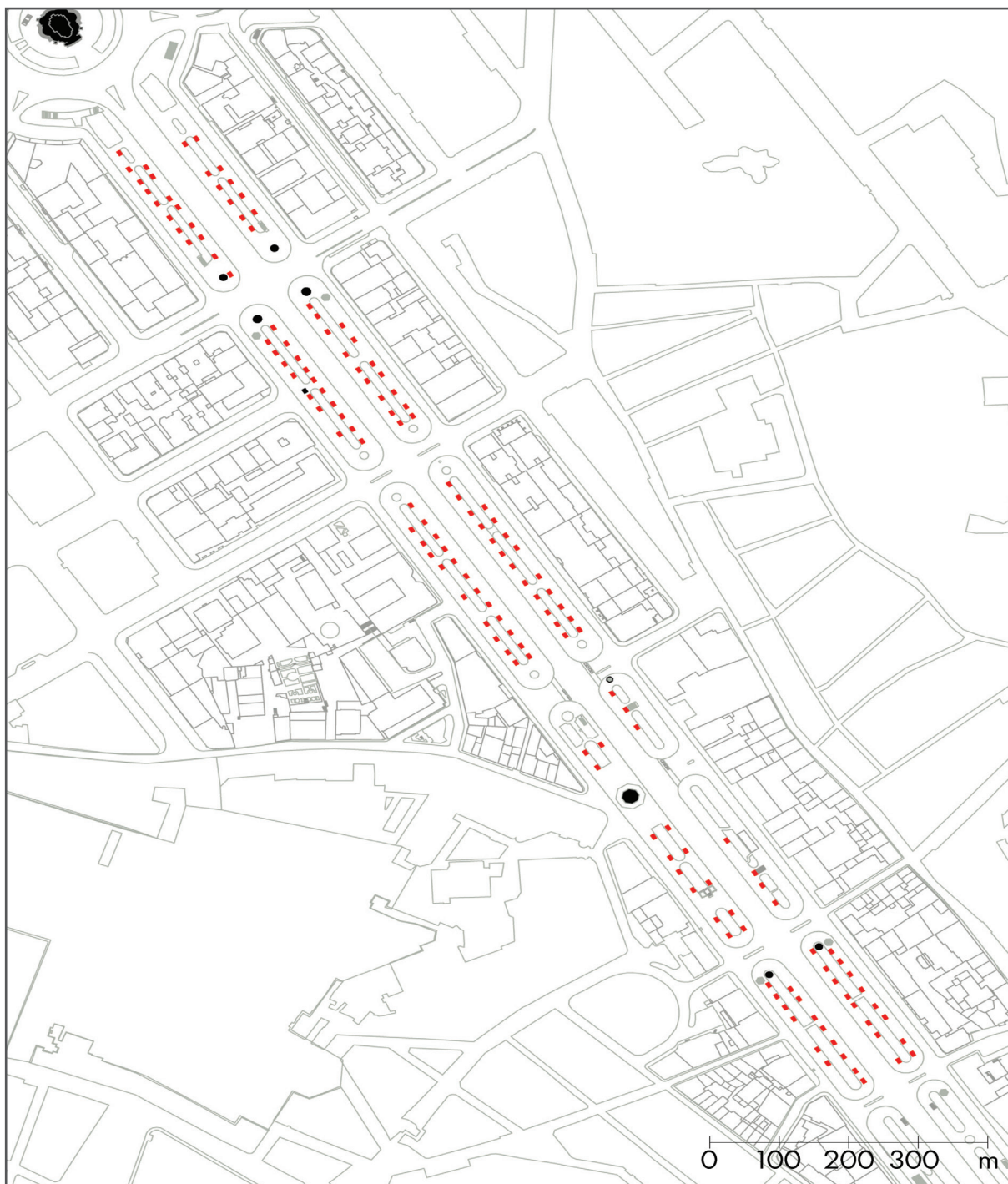
- *Celtis australis*
- *Celtis occidentalis*
- *Phoenix canariensis*
- *Platanus spp.*
- *Robinia pseudoacacia*
- *Ulmus procera*

ANEXO

8

Levantamento das árvores da
Avenida da Liberdade 2009

Fonte: CML - Departamento de Ambiente e
Espaço Público



LEGENDA
■ Bancos

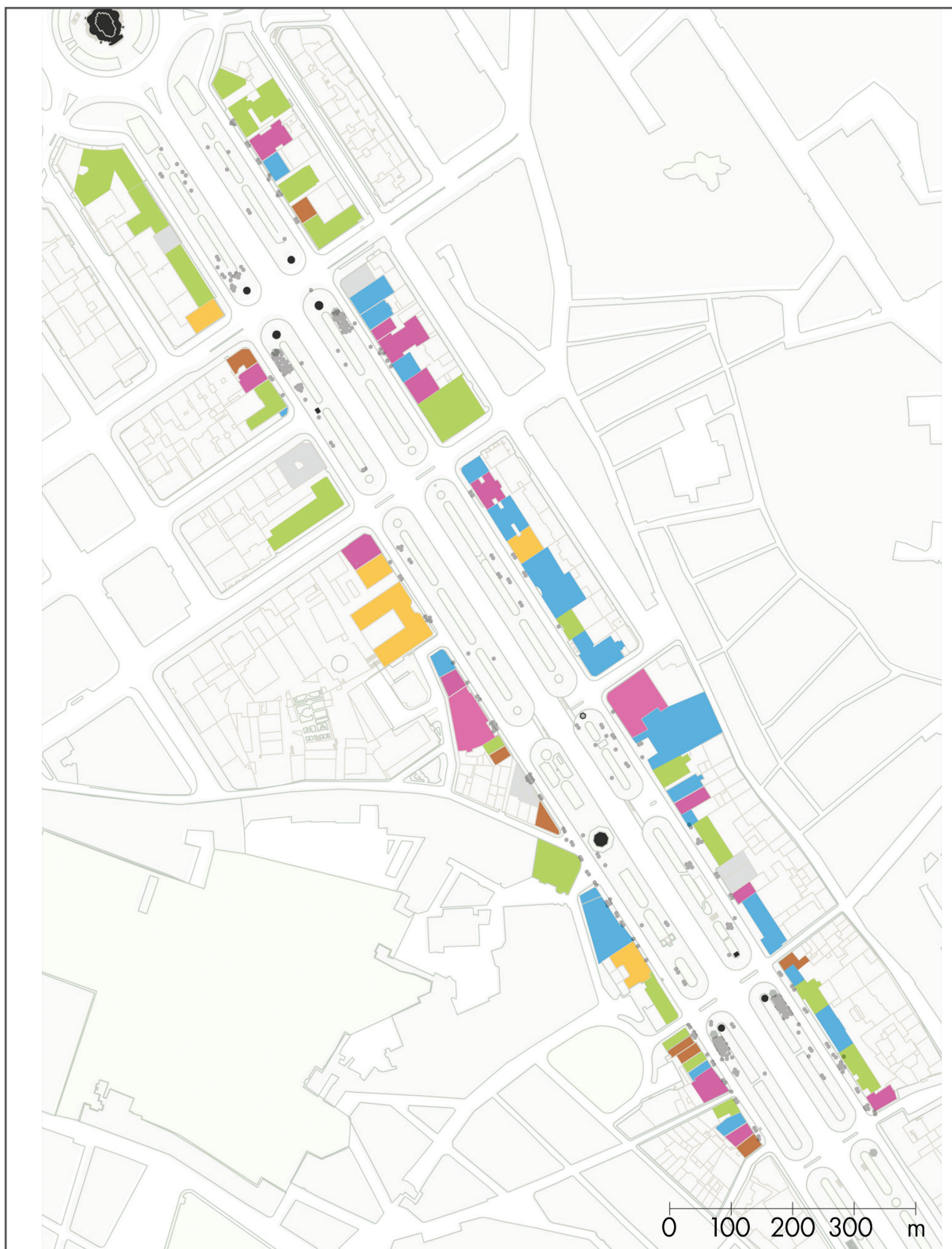
ANEXO

9

Levantamento dos bancos da
Avenida da Liberdade

2011

Fonte: Autora



LEGENDA

- Empresas
- Comércio
- Restauração
- Cultura
- Habitação
- Hotel
- Fachada em branco

ANEXO

10

Funções do edificado ao nível do
rés-do-chão

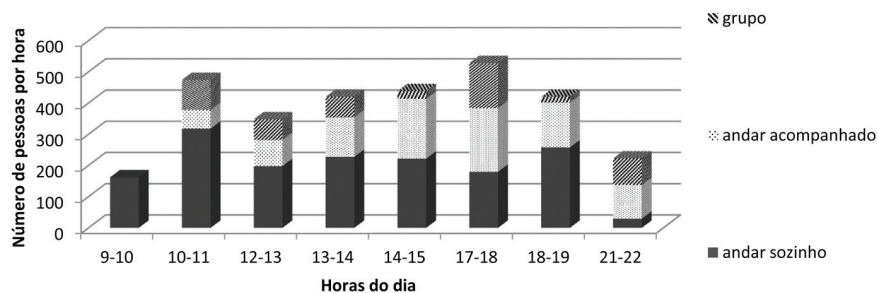
2011

Fonte: Autora

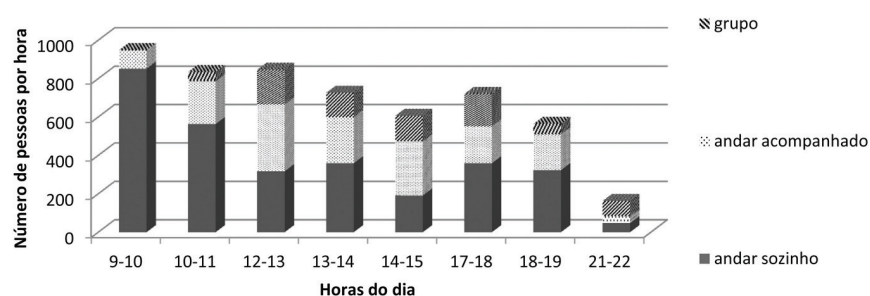
ANEXO 11 - Gráficos Andar na Avenida da Liberdade

Fonte: Autora

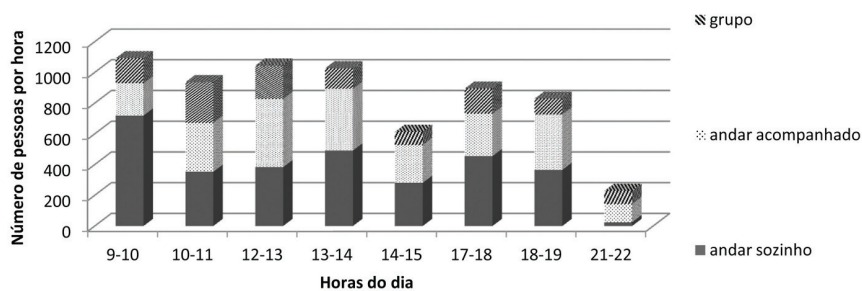
Andar na zona 1



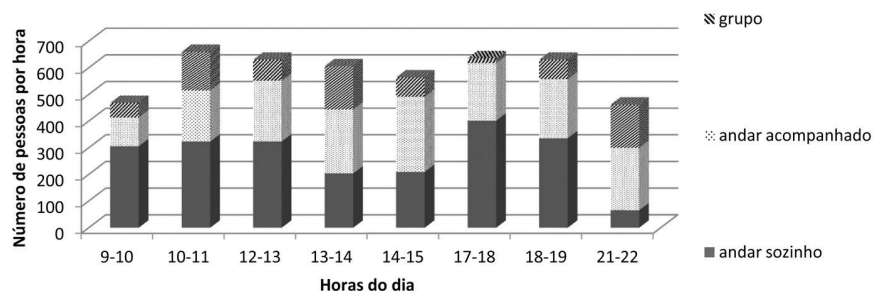
Andar na zona 2



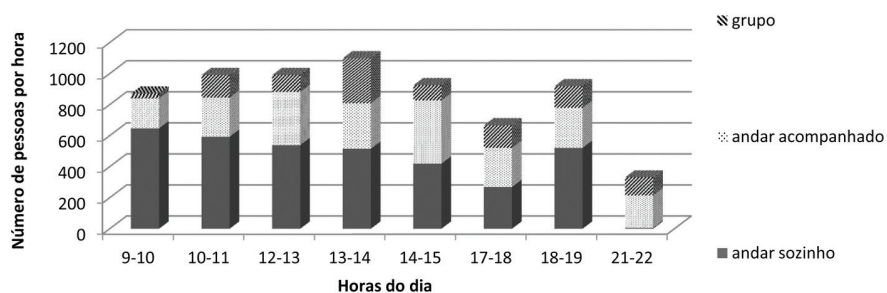
Andar na zona 3



Andar na zona 4



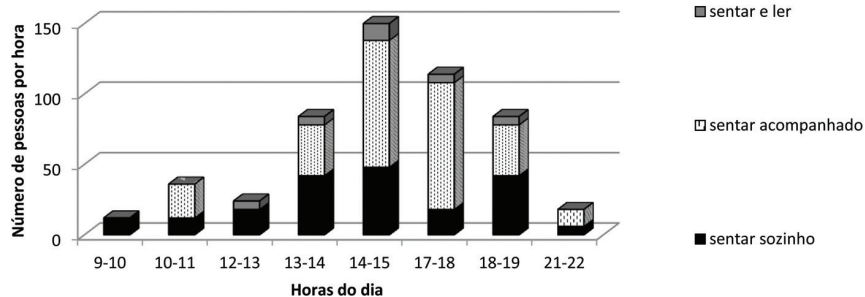
Andar na zona 5



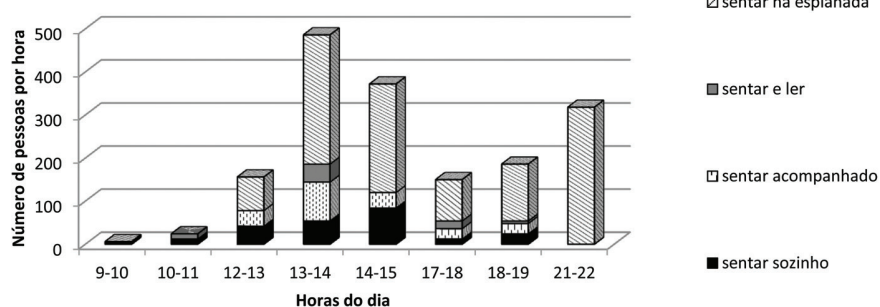
ANEXO 12 - Gráficos Sentar na Avenida da Liberdade

Fonte: Autora

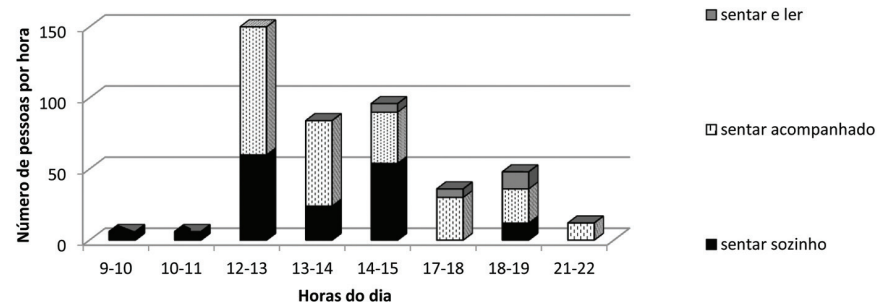
Sentar na zona 1



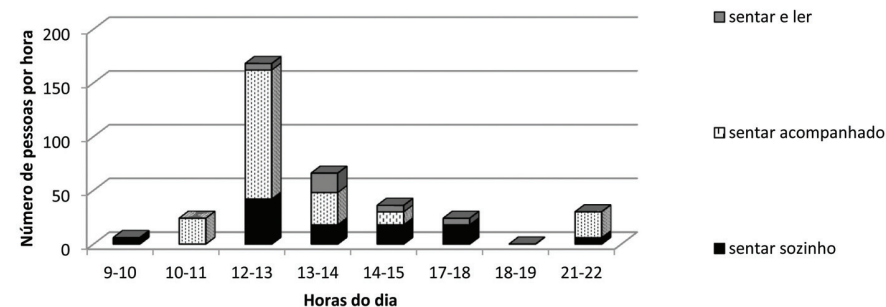
Sentar na zona 2



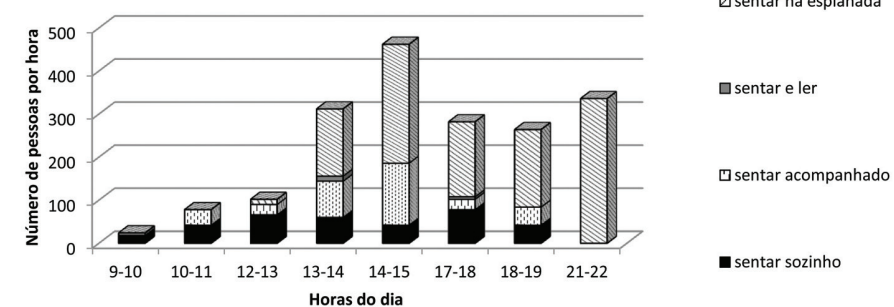
Sentar na zona 3



Sentar na zona 4



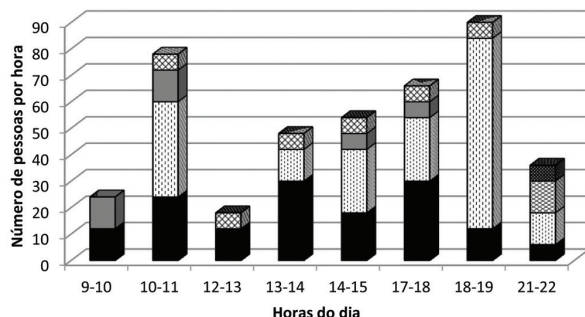
Sentar na zona 5



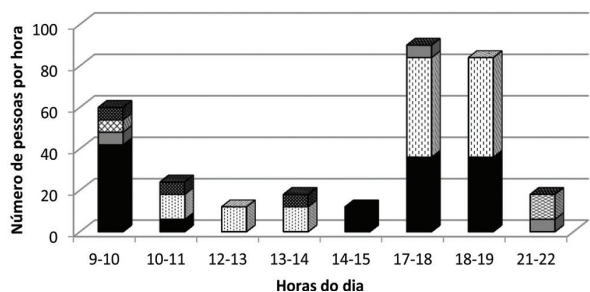
ANEXO 13 - Gráficos Actividades Estar e Permanecer na Avenida da Liberdade

Fonte: Autora

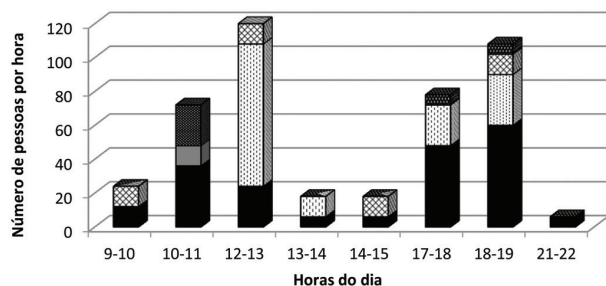
Estar/ permanecer na zona 1



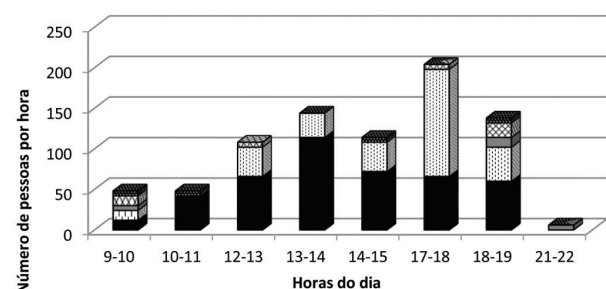
Estar / permanecer na zona 2



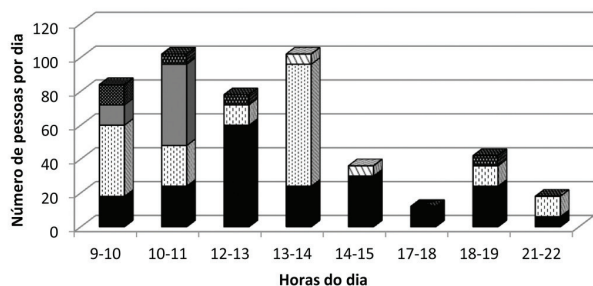
Estar/ permanecer na zona 3



Estar/ permanecer na zona 4



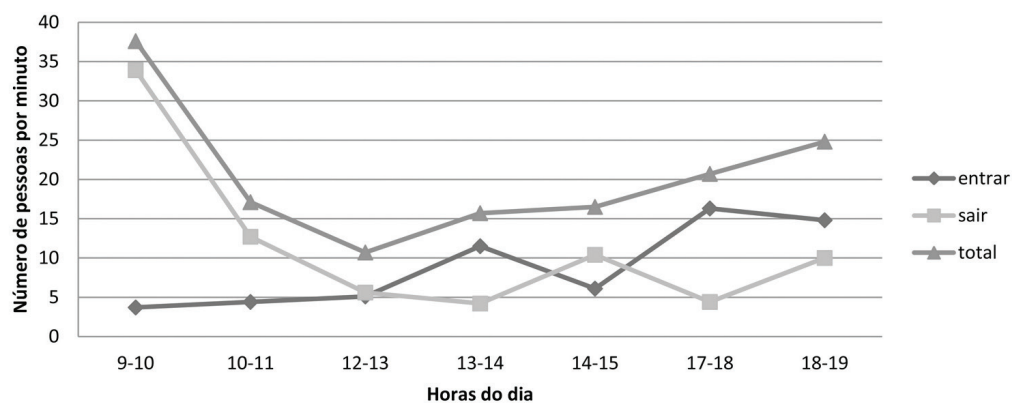
Estar/ permanecer na zona 5



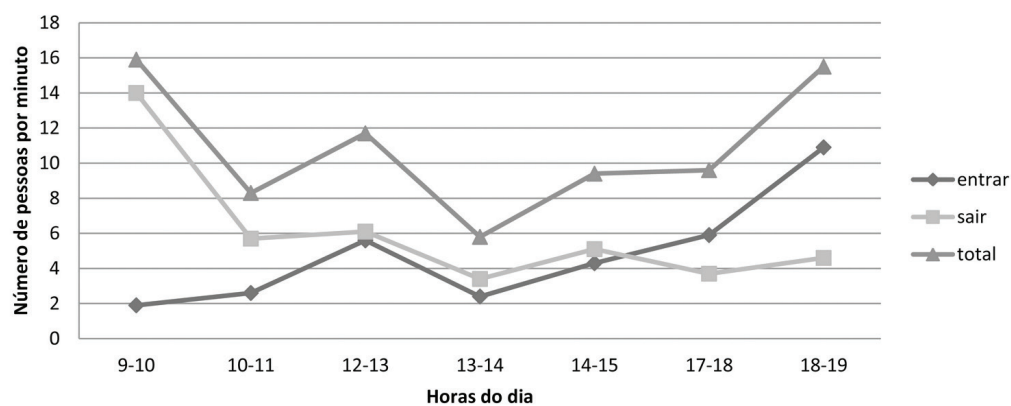
ANEXO 14 - Gráficos Entrar e Sair do Metro na Avenida da Liberdade

Fonte: Autora

Entrar e sair do metro na zona 1



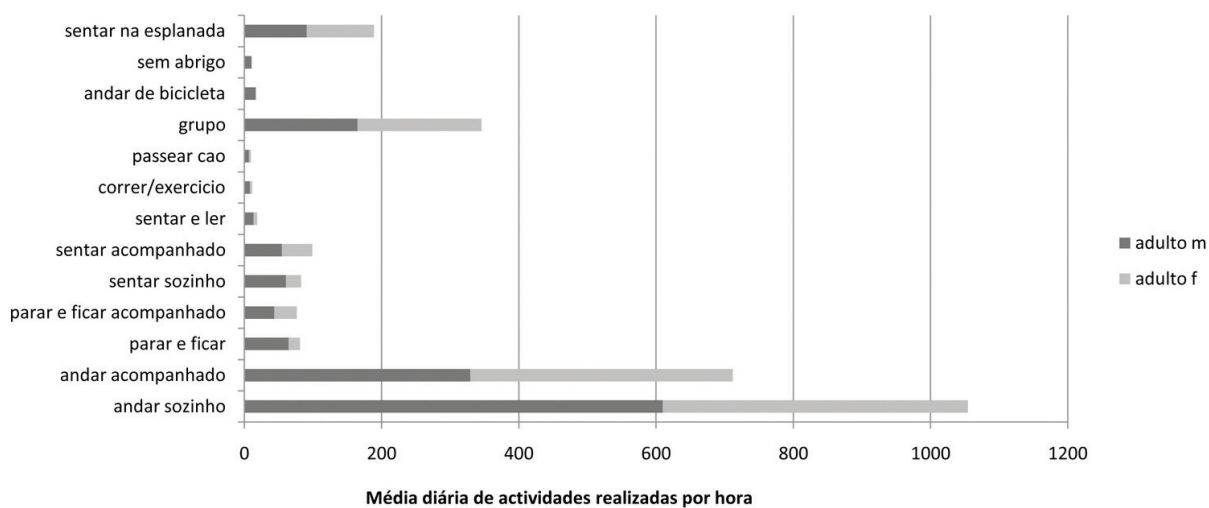
Entrar e sair do metro na zona 4



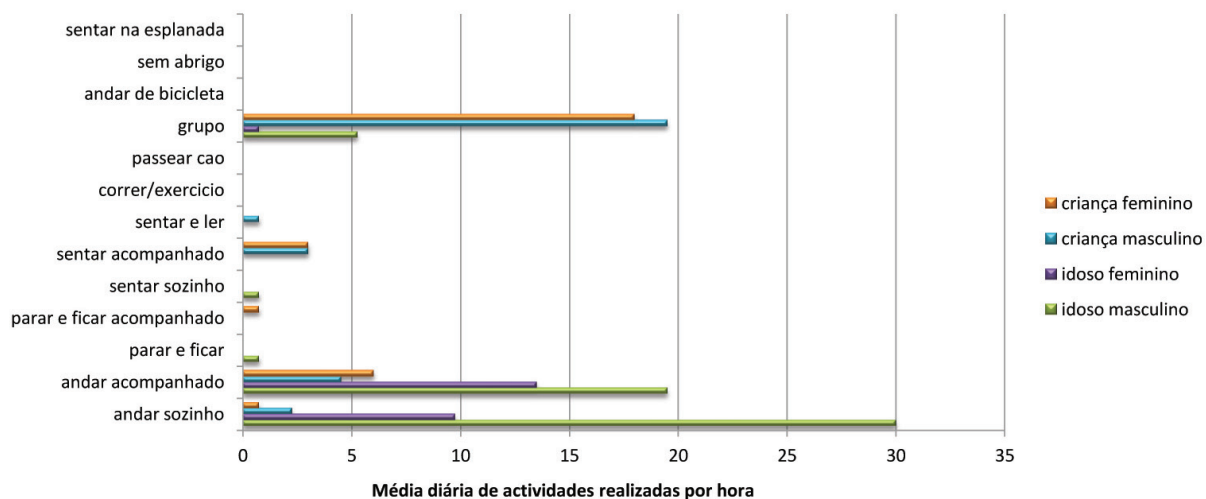
ANEXO 15 - Gráficos “Quem a fazer o quê”

Fonte: Autora

"Adultos na Avenida"



"Idosos e crianças na Avenida"



ANEXO 16 - Mapas de comportamento

Mapa de comportamento correspondente ao período da manhã

Fonte: Autora



ANEXO 16.1- Mapas de comportamento

Mapa de comportamento correspondente ao período da hora de almoço

Fonte: Autora



ANEXO 16.2 - Mapas de comportamento

Mapa de comportamento correspondente ao período da tarde

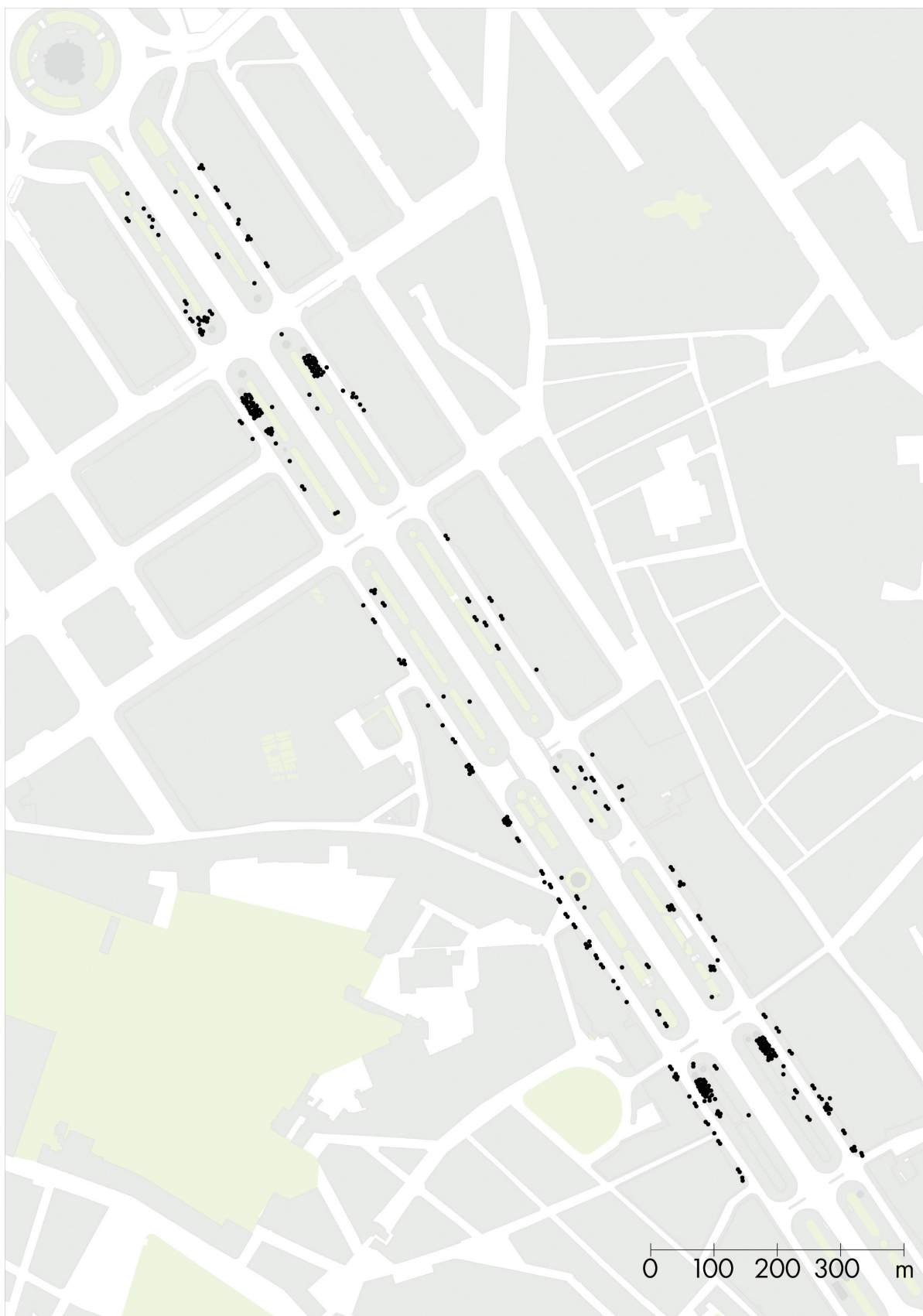
Fonte: Autora



ANEXO 16.3 - Mapas de comportamento

Mapa de comportamento correspondente ao período da noite

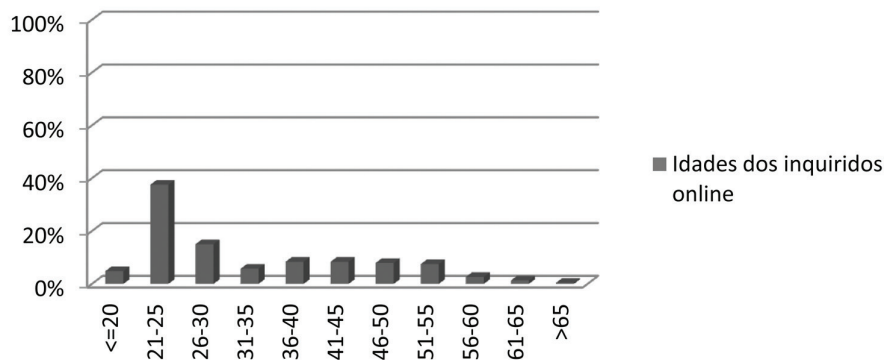
Fonte: Autora



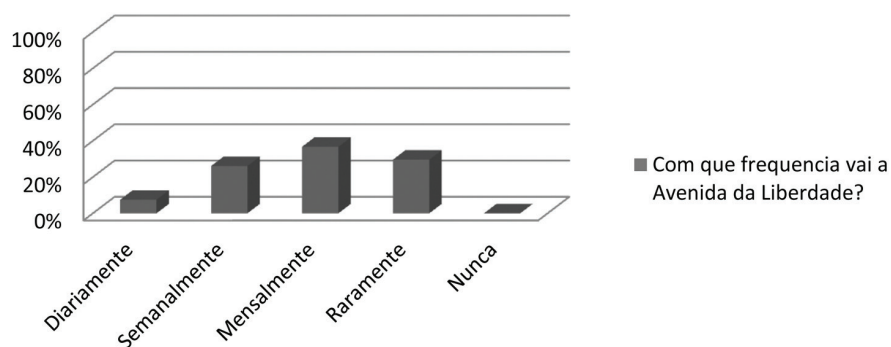
ANEXO 17 - Gráficos Resultados dos Questionários *Online*

Fonte: Autora

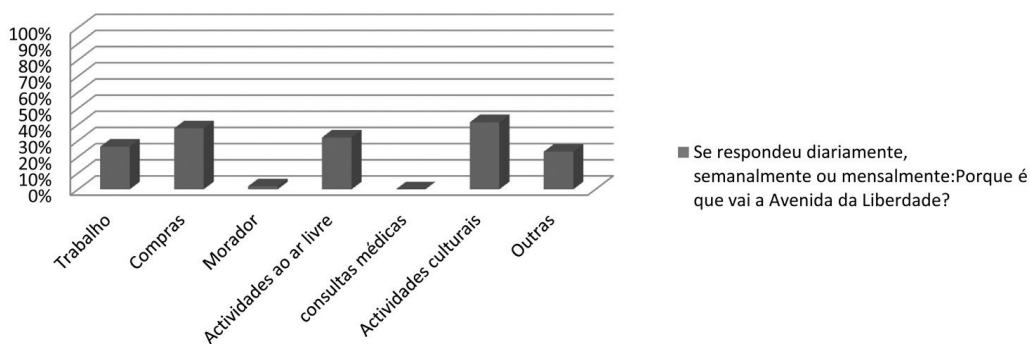
Idades dos inquiridos online



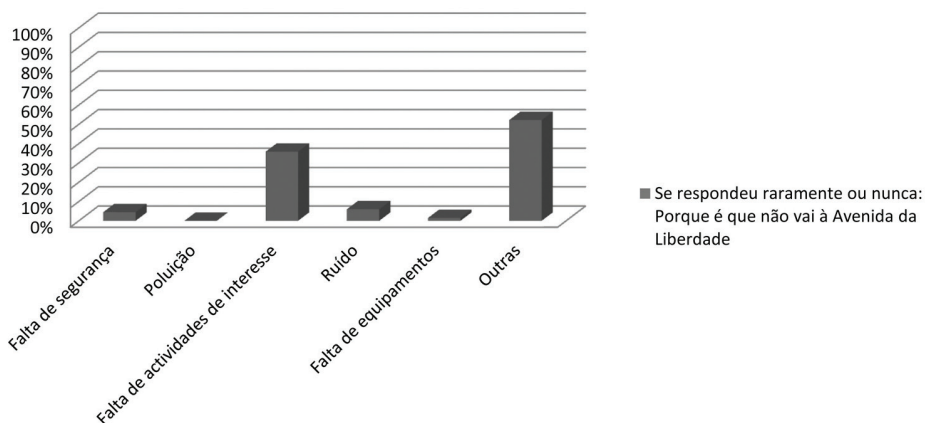
“Com que frequência vai à Avenida da Liberdade?”



“Porque é que vai à Avenida da Liberdade?”



“Porque é que não vai à Avenida da Liberdade?”

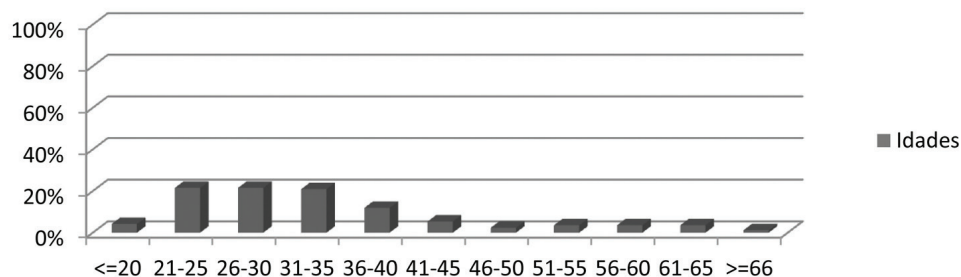


ANEXO 18 - Gráficos Resultados dos Questionários *in loco*

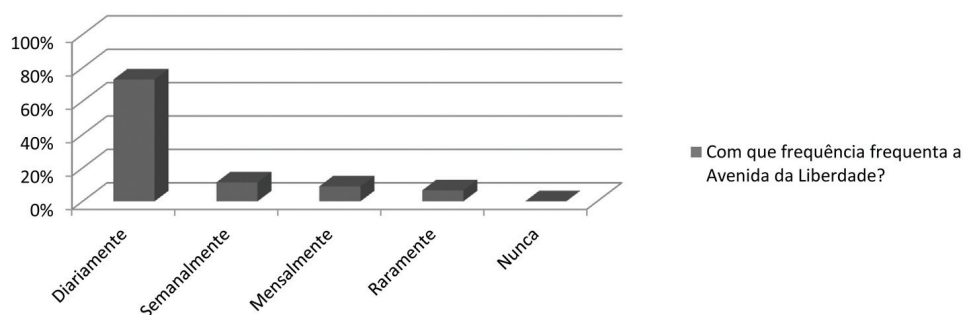
Parte I

Fonte: Autora

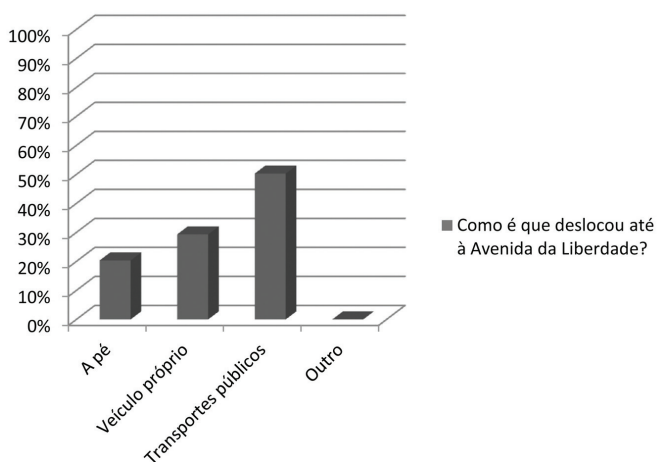
Idades dos inquiridos *in loco*



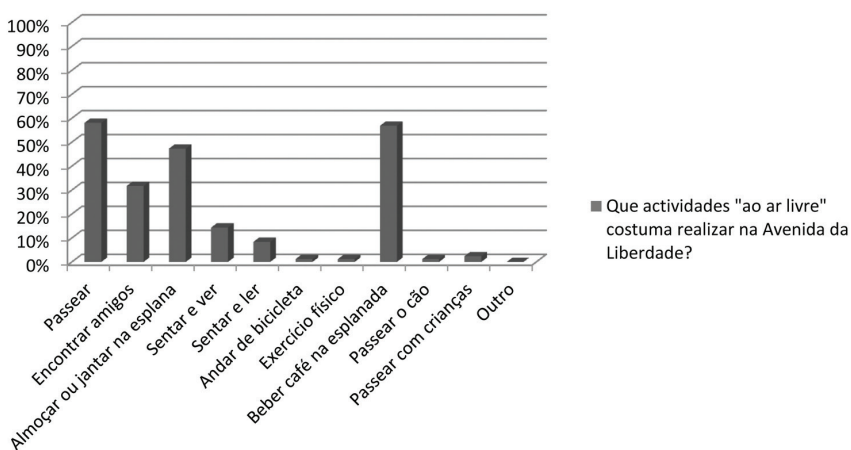
“Com que frequência frequenta a Avenida da Liberdade?”



“ Como é que se deslocou à Avenida da Liberdade?”



“ Que actividades ao ar livre costuma realizar na Avenida da Liberdade?”

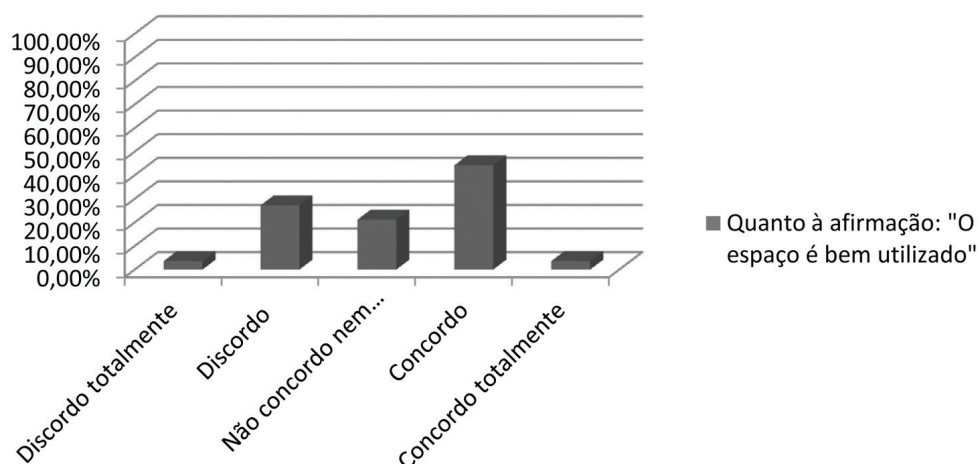


ANEXO 18 - Gráficos Resultados dos Questionários *in loco*

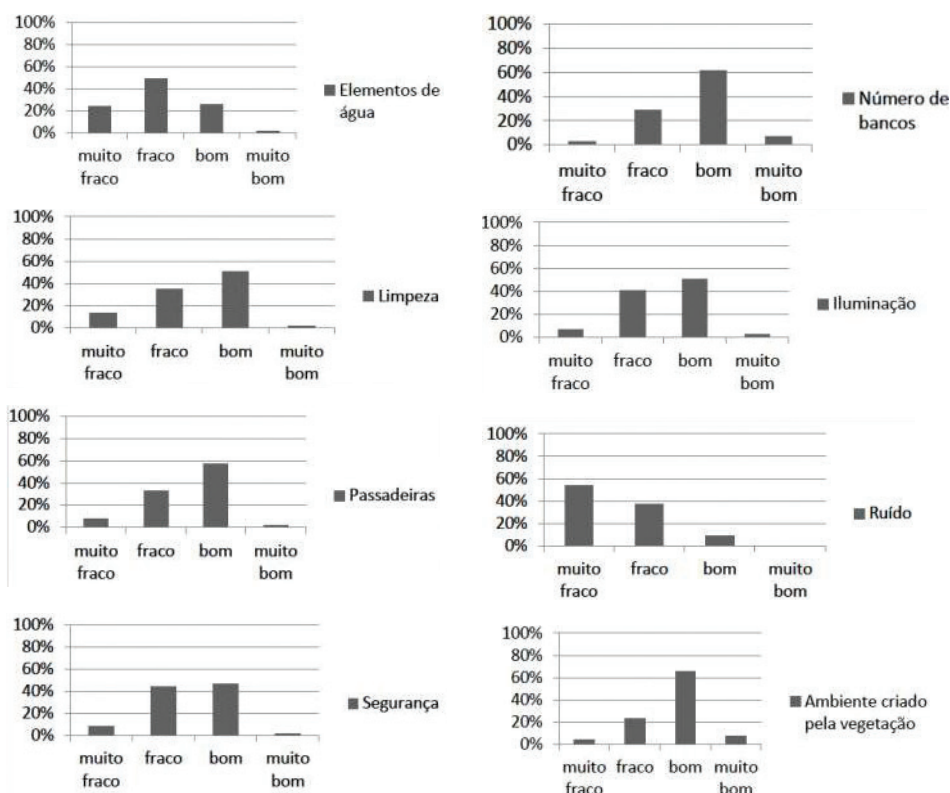
Parte II

Fonte: Autora

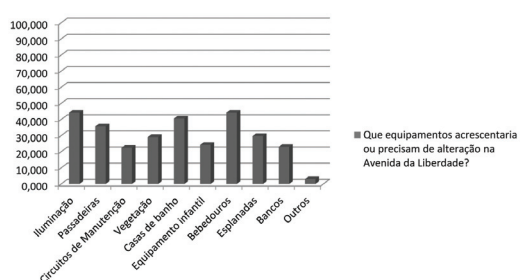
“Quanto à afirmação: O espaço é bem utilizado”



“Classifique a Avenida da Liberdade quanto a alguns dos seus elementos



“Que elementos alteraria ou acrescentaria na Avenida da Liberdade?”



ANEXO 19 - World Cloud - Representação gráfica das palavras que traduzem o que os inquiridos mais gostam, não gostam e gostariam que existisse na Avenida da Liberdade

Fonte: Autora

“O que mais gosta na Avenida da Liberdade”

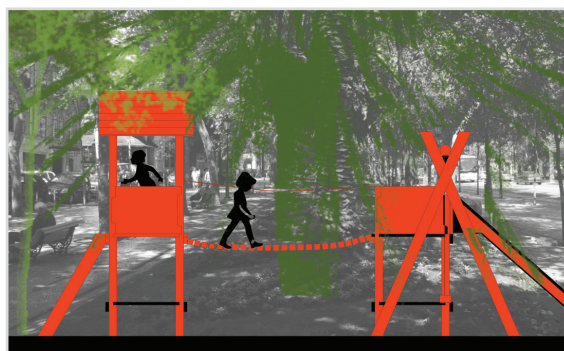
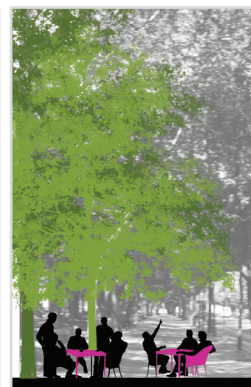
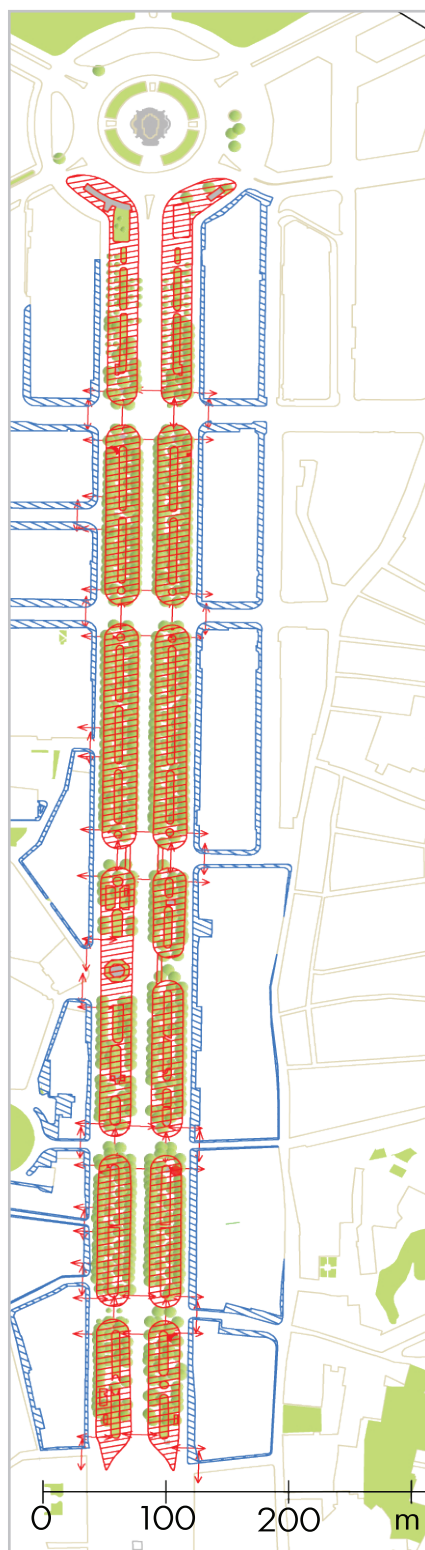


“O que não gosta na Avenida da Liberdade”



“O que gostaria que existisse na Avenida da Liberdade”





ANEXO

20

Planta esquemática relativa às recomendações propostas para a Avenida da Liberdade

Fonte: Autora